auto sport 2020年1月31日号（隔週金曜日発売） 2020年1月17日発売 第57巻第2号 通巻1523号
No.1523

Drive on the edge

auto sport
オートスポーツ 2020 1/31号

特別付録
スパルコ
レーシングギヤ
カタログ

2020 First Scoop
捕捉
GT500
レッドブルNSXの野望

東京オートサロン2020

TOYOTA GRヤリスに見えた
ラリー王国復活への覚悟

HONDA GT500体制検証
予測不能な“新世代×FR”

NISSAN GT500体制検証
“ほぼそのまま”の真意

GT300マシンギャラリー
SAITAMA TOYOPET Green Brave
GRスープラGT

独占インタビュー
ノブがゆく「我が道」—— 松下信治
「天然もの」の好戦者 —— 山下健太

特集
Crash リスクを減らせ。
[FIA F2]スパの悲劇 —— 運命は変えられるか。

追悼 今宮純


SAN-EI
CORPORATION

2020 First Scoop

レッドブルNSXの野望

GT500

捕捉 今度こそ
スーパーGTにヤツらが本格参戦

2020年を迎え、東京オートサロンが華々しく
開催されている裏で密かに囁かれていた噂を
どこよりも早くお伝えしよう
過去、二度に渡ってお伝えしたスクープは
残念ながら外れてしまいましたが
今度こそ（！）本当のはずです

Text : 田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Illustration : 加藤浩哉（Hiroya Kato）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／LAT
日本フォーミュラスリー協会
（Japan Formula 3 Association）

東京オートサロンの会場で今季の体制発表を行なったホンダ陣営（詳細は16～17ページ）。その最大のサプライズは笹原右京のＧＴ５００参戦だった。昨年末の段階で、16号車のラインアップは武藤英紀／松下信治組になるものと見られていたが、そこから急転直下、松下が外れて笹原が抜擢されることになった。

なぜ松下がそのような決断を下したのかは本誌20～21ページで本人自ら明かしているが、それ以上に驚いたのは笹原が起用されたことだった。

笹原と言えばＦ１を目指して単身渡欧し、帰国後はＳＲＳ・Ｆに入校。次席で卒業するとホンダ育成プログラムの一員としてＦＩＡ・Ｆ４と全日本Ｆ３を戦った。しかし、昨年はホンダを離れ、ポルシェジャパンジュニアドライバーとしてＰＣＣＪを戦いつつアジアンＦ３にも参戦。両シリーズのチャンピオンに輝いた。

つまり、笹原は一度ホンダの枠組みから外れたにも関わらず、再びホンダへ——しかもいきなりＧＴ５００ドライバーとして舞い戻ってきたわけだ。

これだけでも大きな話題を集めたが、今季の16号車にまつわる驚きはほかにもある。国外からもたらされた情報によると、どうやらチーム無限のマシンにはレッドブルカラーが施されるかもしれない

LAT

過去の予想はニッサン、レクサスとことごとく外してついに最後の一社、ホンダが対象に上がった。気になるのはベースカラーだ。過去の2回と今回のイラストでも缶をイメージした"青"をベースとしたが、F1のようにマットな濃紺の可能性もあるかもしれない。





のだ。本誌ではこれまでに同様の情報を2回ほど掲載してきた。1度目は16年8月（№1437）で、その車両はGT-Rではないかと予想した。2度目は17年1月（№1447）で、LC500のイラストとともに大々的に報じた。結果として現在の37号車がそれにあたるが、残念ながら本誌の推測記事は外れフルカラーとはならなかった。そして3度目の今回は（懲りずに）NSXでのフルカラーと予想する。

そもそもレッドブルがスーパーGTに乗り込んでくるには、それ相応の理由が必要となる。スーパーGTとDTMのあいだで策定した統一技術規則『Class1』は、当初17年からの導入が予定されていた。両シリーズが統合されれば、レッドブルとしてもグローバルなプロモーションツールとしてスーパーGTを活用できたはずであり、相応の予算を投じることができただろう。ところが、当時のその計画が延期されてしまったために、レッドブルフルカラーでのGT500参戦も見送られたものと考えられる。しかし、今年はそのClass1規定がついに導入される。レッドブルがかねてより求めていた環境が整ってきたわけだ。

また、昨年のスーパーGT最終戦の現場でも"そのヒント"が垣間見えた。もてぎではホンダ陣営のピッ

2020 First Scoop

GT500 レッドブルNSXの野望

JF3A



笹原は2010年に単身ヨーロッパへ渡り、過酷な環境に自ら身を投じて腕を磨いてきた。その積み重ねたセッティング能力とナチュラルなスピードは海外からの評価も高い。一方で、これまでのキャリアは苦労続きだった面もある。2020年はレース人生において大きな転機となるか。

ト裏でルーカス・アウアーの姿が何度も目撃されていた。アウアーといえば、昨年のスーパーフォーミュラにレッドブルカラーで参戦していたドライバー。結果的に今年はBMWからDTMを戦うことがアナウンスされているが、いまになって思えばこうした動きも無関係ではなかったのかもしれない。F1ではホンダと、スーパーフォーミュラではチーム無限と良好な関係を築いているレッドブルが「NSX16号車でGT500に乗り込んでくる」のは、自然な流れに見える。

もっとも、今回の件は単に〝色〟の話だけにはとどまらない。レッドブルといえば独自のプロモーションを展開する派手なイメージが先行するが、ストイックに好成績を求める集団でもある。17年にGT500へ復帰を果たして以降、チーム無限はいまだ未勝利で、シリーズランキングも18位（17年）、15位（18年）、15位（19年）と最下位が指定席となる惨状だ。過去3シーズンをとおして獲得したポイントは、合計でもわずかに35点で2勝分にも満たない。レッドブルがこうした現状に甘んじるとは到底考えられない。

発表会の壇上で中野信治監督は「体制の立て直しが急務」という主旨の発言をした。ここから先、レッドブルと協力しながら常勝チームへと返り咲くための〝チーム無限リバイバルプラン〟が計画されているのかもしれない。その第一歩が笹原の起用であり、この先にさらに大きな改革が待ち受けていても不思議ではない。野心に満ちたレッドブルが、GT500制圧に向けて虎視眈々と動き出した——今季16号車のカラーリングには、その決意が込められているはずだ。

いろいろ固まってきた今年の各陣営の体制
本誌はもちろん、ネタの裏読み・深堀りで
正月気分を吹き飛ばしにいきます!

SALON 2020 Special

TOYOTA GRヤリス最終仕様に見た?

ラリー王国復活への覚悟。

2019年末にプロトタイプが公開されていたGRヤリス
その市販バージョンの最終形と思われるモデルが登場
WRCホモロゲモデルとしての徹底的な作り込みは
新たなる高揚感を沸き立てるものだった

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／auto sport



ON THE EDGE

TOKYO AUTO



TOYOTA GAZOO Racingのステージ上には、中央にGRヤリス、向かって左側にはヤリスWRC、向かって右側にはセリカGT-FOUR（ST165／カルロス・サインツが1990年にドライバーズタイトルを獲得）が置かれ、「ラリー」を強く意識した展示となっていた。ちなみに、上のGRヤリスは、トヨタのマスタードライバーでもある豊田章男社長からは「OK」をまだもらっていないとのことなので、完全な「最終形」ではない。（as）

N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

東京オートサロン2020で世界初公開されたGRヤリスは、同日より期間限定予約が始まった。発売は今年の夏ごろなので、ずいぶん気が早いようにも思えるが、それには理由がある。GRヤリスはWRカーのホモロゲーションモデルであり、2万500台を生産しなければ新ヤリスWRCを実戦に投入できない。もし21年の開幕戦で新ヤリスWRCを投じるなら、これからの1年間で2万5000台を作らなければならないのだ。生産計画を立てるうえで、夏前までにある程度の販売台数を確保することは必須だったと思われる。

GRヤリスは次期WRカーのベースモデルであり、開発の初期段階からフィンランドのWRCチームと密接に打ち合わせをしながら設計を進めてきた。チーフエンジニアである齋藤尚彦氏は、「WRCチームからのリクエストに対し、普通はそこまで入れないだろうというレベルまで入れました。ただ、競争力を保つため、詳細についてはあまり多くをお話しすることができません。もちろん、レギュレーションに則って開発をしています」という。

大型リヤウイングを装着した際に最大のダウンフォースを確保できるよう、ルーフエンドを下げた3ドアボディを採用したのはその一例だ。ルーフにカーボン、エンジンフードと左右ドア、そしてバックドアにアルミを採用したのは、WRカー化の際に素材置換が認められないためである。また、それ以外にも、サスペンションのストロークを犠牲にしないような補強の入れ方など、モータースポーツでの使用や改造を最大限に考慮した設計が随所になされている。

発表会でGRカンパニーの友山茂樹プレジデントは、「市販車を改造してレースに出るのではなく、最初からレースに勝つためのクルマを作るという発想で開発した」と述べたが、まさにその言葉どおりのクルマである。

開発方法についても、齋藤氏から興味深い話を聞くことができた。開発の初期段階から石浦宏明と大嶋和也が深く関与し、最初の試作車から彼らが評価を担当したという。

「レーシングチームの開発手法を採り入れました。石浦さんや大嶋さんの横に我々エンジニアが乗り、インカーカメラを装着。GPSや車輪速などいろいろな走行データも採りながら、たとえば『ここちょっと、もったいないな』と彼らが指摘した部分を、データや映像と合わせてその場で解析し、解決していきました。いままでは評価ドライバーに問題を指摘されたら、それを直してもう一度乗っていただくまでに1カ月くらいかかりましたが、今回はその場ですぐ直し、確認していただいた。そのスピード感もまた、このクルマの特徴です」

WRCドライバーも積極的に開発に加わった。昨年までトヨタチームのレギュラードライバーだったオィット・タナック、クリス・ミーク、ヤリ・マティ・ラトバラの3人がスノーとグラベルで合計4日間、開発テストに参加したという。

「オィットさんはクルマを縦に、ヤリ



N.Mitsuhashi



auto sport

Bodywork

軽量素材をふんだんに使用 P-Wレシオは4.706kg/ps

WRCチームからのリクエストにより、WRカー化の際に大型リヤウイングの効果を最大限発揮させるべく、ルーフ後端を下げた３ドアハッチバックボディを採用。市販車では軽量化を優先し、大きなウイングは装着されない。ルーフにはSMCカーボンを採用。エンジンフード、左右ドア、バックドアにはアルミ素材を使い、軽量化を徹底した。車両重量は1280kg。スバルWRX STIより200kg以上軽く、パワーウエイトレシオは約0.1kg/ps勝る。



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

“ドライバーが評価→その場で直して確認”のレーシングチームの開発手法も採用



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi



auto sport

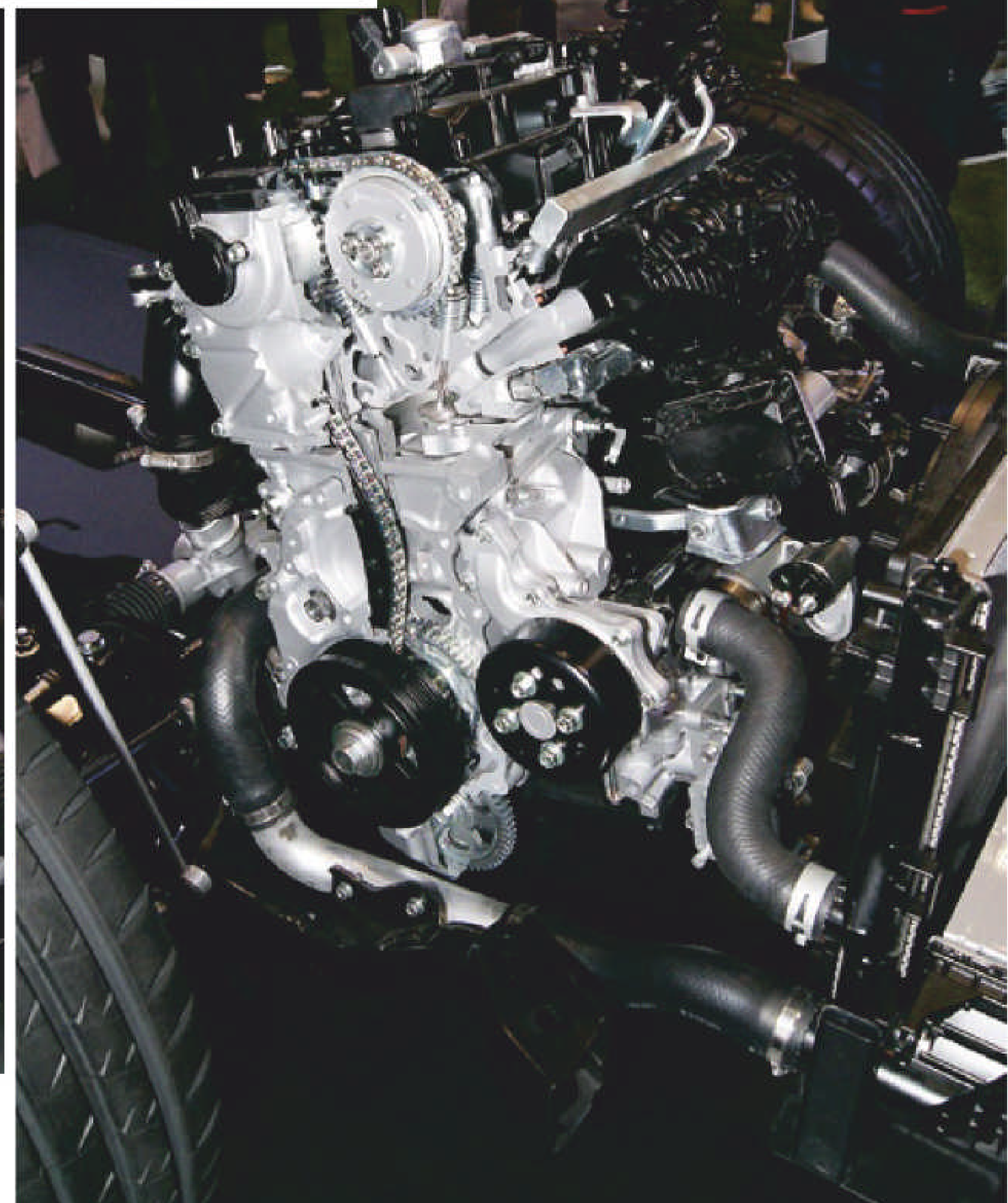
Engine & Transmission

エンジンは専用設計 1.6ℓターボで272ps

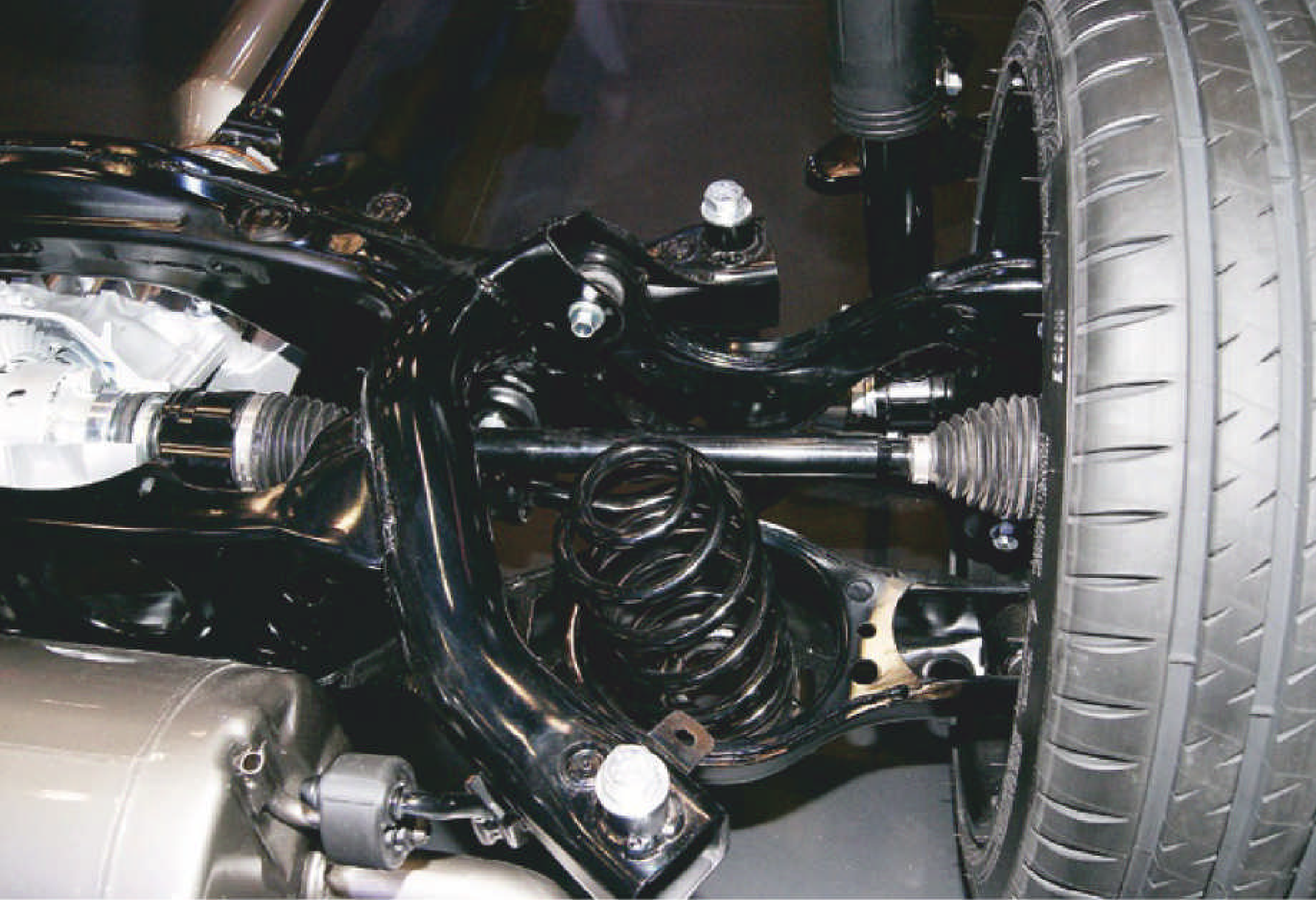
エンジンは専用設計の1.6ℓ直列３気筒ターボで、振動制御のためバランサーシャフトを備える。３気筒は排気干渉がないため、ターボをツインスクロール化する必要がなく、重量とサイズの両面で有利。また、小排気量でも低速から充分なトルクが得られるのも長所だ。軽量化のため、インマニ、ラジエターおよびその前部に配置されるインタークーラーのサイドタンクは樹脂製となっているが、競技での使用も担保されている。ギヤボックスは６速MT。その操作フィーリングは、昨年12月の試乗では抜群にいいという印象を受けた。前後のトルク配分は電子制御多板クラッチでコントロール。前後デフはトルセンまたはオープンで機械式に変更も可。



auto sport



auto sport


auto sport


N.Mitsuhashi


auto sport

Suspension & others

サスペンションは充分なストロークを確保

サスペンションはフロントがマクファーソンストラット、リヤがダブルウィッシュボーンで充分なストロークを確保。18インチホイールに収まるブレーキはフロントがスリットディスク＆対向４ポッドキャリパー、リヤがベンチレーテッドディスク＆対向２ポッドキャリパー。リヤにはサイドターンを容易にするドラム式パーキングブレーキも備わる。コクピットはシンプルでオーソドックスだが、「GR」のロゴとともに乗り手のマインドを刺激。「4WDモードスイッチ」はシフトレバー前方に配している。前60：後40の「ノーマルモード」も搭載。


N.Mitsuhashi

WRCドライバーの知識と経験とスタイルをふんだんに投入

・マティさんは横に使いますが、彼らドライビングが異なるドライバーから、それぞれ違うフィードバックをもらい、そのすべてに対応できるよう、どんどんクルマを変えていきました。結果、さまざまなドライビングスタイルのお客様に対応できるクルマになったと思います。そのひとつの例が、３モードある前後駆動配分です。ＷＲＣドライバーからヒントを得てモードを決めました。前30：後70はクルマを縦に使うオィットさんが、前50：後50の等分は横に使うラトバラさんが好むモードです」

もし、このクルマを購入したら、４ＷＤモードスイッチに記されている「スポーツ」（30：70）を「タナック」に、「トラック」（50：50）を「ラトバラ」に書き換えてもいいかもしれない。それくらい、この駆動制御のセッティングには彼らＷＲＣドライバーの知識と経験が込められているのだ。

なお、ＷＲＣドライバーがテストを行なった際は、前後トルク配分を司る電子制御多板クラッチにさまざまな課題が見つかったようだが、それに関してはすでに解決済みである。

「ＷＲＣドライバーのものすごい踏み方にも対応できるようになっていますので、お客様がダートやラリーで使っていただいても充分な性能であると考えています」と、齋藤氏はラリーユースにも自信を見せる。ＷＲカーのベースモデルであるだけでなく、全日本ラリーなどへの参戦車両ともなることは間違いないＧＲヤリスからは、トヨタのラリー王国復活への覚悟がひしひしと感じられた。

GR YARIS First Edition specifications

エンジン	型式	G16E-GTS
	排気量	1.618ℓ
	方式	直列3気筒インタークーラーターボ
トランスミッション		6速マニュアル
駆動方式		電子制御4WD
乗車定員		4人
最高出力（ネット）		200kW（272ps）
最大トルク（ネット）		370N･m（37.7kgf･m）
全長×全幅×全高		3,995mm × 1,805mm × 1,460mm

GRスープラGT4 ラリーも行けそうなこれだけの理由

Text & Photo : auto sport

今春からいよいよ日本での工場出荷が見込まれているGR Supra。そのカスタマーレーシング向け車両のGR Supra GT4の販売も今年3月から欧州で始まることがすでに発表されている。主な参戦カテゴリーとして、GT4欧州シリーズ、VLN（ニュルブルクリンク耐久シリーズ）、米ミシュランパイロットチャレンジシリーズなどが見込まれているが、実は19年WRC第9戦フィンランドのSS1にもGR Supra GT4 Conceptがコースカーとして登場しており、ターマック中心の市街地ステージを走行したことがある。ここでステアリングを握ったのはあのマーカス・グロンホルム。「パワフルで、運転していてとても楽しいクルマ」と大喜びだった。

FIAのラリーには「Group R-GT」というカテゴリーがあり、ポルシェはCayman GT4ベースの車両で「R-GT Cup」に出場することを検討していた（結局、頓挫）。以前は911も出ていたが、現在はアバルト124スパイダーばかり。だが、今季はここにアルピーヌA110が出場予定で、同Cupは国際レベルでのカスタマーレーシング車両をアピールする場のひとつとしても再認識されそうだ。グロンホルムは19年WRCスウェーデンにヤリスWRCでプライベーターとしてスポット参戦したことや、17年ラリー・フィンランドで同車のデモランを担当したこともあるとはいえ、WRC王者2度の彼が好評価を下しているなら、ポテンシャルが高いことは間違いない。GR Supra GT4もぜひ参戦してほしいところだ。





オートサロンで展示されていたGR Supra GT4は、販売開始のアナウンスがあった昨秋の時点から外観的な変更はなさそう。直列6気筒ターボで、最高出力320kW（430hp）、最大トルク350Nm（35.7kgf・m）を発生する。

片岡龍也監督率いる“謎のチーム”「Rookie Racing」

“マルチターゲット”も最終目標は「いいクルマ作り」

Text & Photo : auto sport

オートサロンで体制発表をしたチームのなかで、最も謎に包まれていると言えそうなのがRookie Racing。昨季からS耐ST4への参戦を開始し、今季は2台体制に。ただ、ドライバーには佐々木雅弘、井口卓人、蒲生尚弥などのプロ、さらにモリゾウやトヨタの評価ドライバーもいるのに、「ルーキー」とはこれ如何に？「（昨季の86での）参戦が決まったのは昨年のいまごろで、最初は名前もなかったんですが、僕がもともとやっていたT's CONCEPTとは違う名前にしようと。気持ちはルーキーで戦おうというのが由来です」とチームを率いる片岡龍也監督。「いろんなスキルのドライバーが集まり、“乗りやすいクルマはこう”“速いクルマはこう”とさまざまな角度からクルマを育てていくことが大きな目標のひとつ。そのなかには、モリゾウさんが話していた、プライベーターさんたちの視点でもクルマを良くしていく、ということも含まれています」と目標はマルチ。いいクルマ作りに向けて欲張ったチームというわけだ。



フォトセッションには石浦宏明と大嶋和也も登場。モリゾウいわく、「補欠ドライバー」として参加してもらうとのこと。参戦車両はヤリスとスープラ。ちなみに、T's CONCEPTはRookie Racingへと集約された。



TOYOTA GAZOO Racing WRT
体制発表会 in Japan

オジエ、奪還へ闘志再点火。

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA／auto sport

東京オートサロンでいくつもの大きなトピックを提供してくれたトヨタだが、WRC参戦体制発表会を初めて日本で行なったこともそのひとつだ。壇上には新しいカラーリングが施されたヤリスWRCとともに、レギュラー参戦する全選手が登場。セバスチャン・オジエ／ジュリアン・イングラシア、エルフィン・エバンス／スコット・マーティン、カッレ・ロバンペラ／ヨンネ・ハルットゥネンという新加入のレギュラー選手3組6名に加え、WRC8戦にヤリスWRCで出場する勝田貴元も登壇した。

貴元は昨年までトミ・マキネン・レーシングのレーシングスーツで戦ってきたが、今年はレギュラードライバーと非常によく似たデザインのスーツを着用。また一歩、レギュラーの座に近づいたように見えた。

2020年仕様のヤリスWRCは、スポンサーロゴやカラーリングが少しだけ変わったこと以外に外観上の変更はない。ただし、軽量化が進められ、エンジンも主にパワー面で性能向上を果たしたという。昨年モデルのアップデートバージョンと言える仕様だが、もちろん、今季もシーズン中にいくつかアップデートが行なわれるはずだ。

そのヤリスWRCをこれまでに4日間テストしたオジエは、「乗ってすぐにいいフィーリングを感じた。とくに印象的だったのは、応答性の高さとエンジンの使いやすさ。ハンドリングは機敏で、チャンピオンを獲ったフォルクスワーゲン・ポロWRCに通じるものを感じた。エンジンはパフォーマンスを引き出しやすく、前に乗っていたマシンよりもはるかに扱いやすい。まだ完全にはクルマを理解していないし、改善したい点もあるが、自信を持って戦うことができそうだ」と高く評価。応答性とパワーに関しては、これまでフォード・フィエスタWRCで戦ってきたエバンスも同意見だった。

オジエは昨年シトロエンで厳しいシーズンを過ごし、3勝をあげるも、6年間守り続けてきたドライバーズタイトルをオィット・タナックに奪われた。そのタナックはヒュンダイに移籍し、トヨタのライバルとなる。

「もちろん、オィットは非常に速いドライバーだし、強力な対戦相手になるだろう。しかし、自分も現在最速のマ

TOYOTA

レギュラーのドライバー３人／コ・ドライバー３人に加え、貴元も壇上へ。ロバンペラ（向かって貴元の右隣）とはもともと親しく、オジエやエバンスからも持ち前のキャラでいろいろと吸収させてもらえそうだ。(as)

シンであるヤリスWRCを得たのだから、タイトルを奪還できない理由はないと信じている」とオジエ。おそらくWRCラストシーズンとなるであろう今季をトヨタで戦うオジエの闘志に、再び火が入ったようだ。


auto sport

昨年より高いレベルで経験を積み上げていく

「2019年はオイットさん、今年はオジエさん。世界のトップ２と一緒のチームで走れるという環境、本当にありがたいですよね（笑）」と貴元。今年の自身のテーマも「経験値を高めていく」ということに変わりはないが、「昨年よりアベレージが上がっていますし、ラウンドごとに“トライ”“経験を積むことに重点”とメリハリをつけていきます。経験値のあるラリーは大きすぎないリスクを取りつつ、トライしていく。トライしないと分からないこともありますからね。その意味では、（18年のWRC ２でクラス優勝した）スウェーデンは雪がたくさんあれば（笑）、トライしていくラリーになると思います。開幕戦のモンテカルロは、応援してくれている方々には申し訳ないですが、WRカーでは初の本番なので経験重視でいくラリーです。ただ、モンテはオジエさんが2014年から2019年まで６連勝中なので、データや走り方もおおいに参考にさせてもらえます。とても楽しみですね」。(as)

王座奪還へ ホンダの目論見を読み解く

予測不能な“新世代×FR”

Text : 田中康二（Koji Tanaka ／本誌）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）

東京オートサロン2020初日、トヨタに続いてプレスカンファレンスを行なったのがホンダだった。WRCを戦うために生まれてきたGRヤリス――その開発エピソードを交え、興味深くステージを演出したトヨタに対して、ホンダはシビックのマイナーチェンジモデルの紹介にとどまった。

昨年までのホンダはモータースポーツ体制発表を活用することで、多くの注目を集めることに成功していたが、今年はペーパーによるリリース配布だけで正式発表とされた。同日午後にスーパーフォーミュラ（SF）／スーパーGTキックオフミーティングが開かれたものの、昨年までと比較するとモータースポーツに対する熱量がトーンダウンした印象は否めなかった。

もっとも、その内容には注目すべき点が多い。GT500では17号車の塚越広大／ベルトラン・バゲット組を除き、残りの4台すべてに若手が起用された。8号車の福住仁嶺、巻頭でも紹介した16号車の笹原右京、64号車の大津弘樹、そして100号車には牧野任祐が抜擢された。SFでは、松下信治が収まると見られていたスリーボンドのシートを23年ぶりとなる女性ドライバー、タチアナ・カルデロンが獲得。また、昨年12月の鈴鹿テストで驚異的なスピードを披露した大湯都史樹がナカジマレーシングに抜擢されたことも大きなトピックだ。

ここで挙げた新世代ドライバーたちの速さに疑いの余地はない。それだけにここから先の勝負はいかにレースを、そしてシーズン全体をまとめられるかにかかっている。このなかから山本尚貴のような強さをいち早く習得する可能性が高いのは、今年もSFで山本のチームメイトとなる福住とGT500でコンビを組む牧野が最有力と言える。

また、GT500に関して言えば、これまでのミッドシップレイアウトからClass1規定に準拠したFR車両に切り替わることにも注目したい。トヨタ、ニッサン陣営に対して圧倒的に不足しているノウハウ――“駆動方式のハンデ”をいかに早い段階で克服

四輪参戦体制発表概要

●海外カテゴリー

F1

Team	No.	Driver
Aston Martin Red Bull Racing	23	アレクサンダー・アルボン
	33	マックス・フェルスタッペン
Scuderia Alpha Tauri Honda	10	ピエール・ガスリー
	26	ダニール・クビアト

FIA F2

Team	No.	Driver
Carlin	TBA	角田裕毅

フランスF4選手権

Team	No.	Driver
TBA	TBA	佐藤 蓮
TBA	TBA	岩佐歩夢

WTCR

Team	No.	Driver
TBA	TBA	エステバン・グエリエリ
	TBA	ティアゴ・モンテイロ
	TBA	ネストール・ジロラミ
	TBA	アッティラ・タッシ

IGTC

Team	No.	Driver
TBA	30	レンジャー・ファン・デル・ザンデ
		デーン・キャメロン
		マリオ・ファーンバッハー
		ベルトラン・バゲット

INDYCAR

Team	No.	Driver
Chip Ganassi Racing	TBA	スコット・ディクソン
	TBA	フェリックス・ローゼンクヴィスト
	TBA	マーカス・エリクソン
Andretti Autosport	TBA	アレクサンダー・ロッシ
	TBA	ライアン・ハンター-レイ
	TBA	マルコ・アンドレッティ
	TBA	ザック・ヴィーチ
	TBA	コルトン・ハータ
Rahal Letterman Lanigan Racing	TBA	佐藤琢磨
	TBA	グレアム・レイホール
Meyer Shank Racing	TBA	ジャック・ハーヴィー
Dale Coyne Racing	TBA	アレックス・パロウ
	TBA	TBA





1月10日（金）の初日には八郷隆弘社長も姿を見せ「チームHondaがクルマを進化させる」というメッセージとともに、ドライバーたちを激励した。若手の積極的な起用により昨年と比較して平均年齢が4.5歳若返ったホンダ陣営は、この先どんなビジョンを描いているのだろうか。

●国内カテゴリー

SUPER GT GT500

Team	No.	Driver
ARTA	8	野尻智紀
		福住仁嶺
TEAM MUGEN	16	武藤英紀
		笹原右京
KEIHIN REAL RACING	17	塚越広大
		ベルトラン・バゲット
Modulo Nakajima Racing	64	伊沢拓也
		大津弘樹
TEAM KUNIMITSU	100	山本尚貴
		牧野任祐

SUPER GT GT300

Team	No.	Driver
TEAM UPGARAGE	18	小林崇志
		松浦孝亮
Modulo Drago CORSE	34	道上 龍
		ジェイク・パーソンズ
ARTA	55	高木真一
		大湯都史樹

SUPER FORMULA

Team	No.	Driver
DOCOMO TEAM DANDELION RACING	5	山本尚貴
	6	福住仁嶺
Threebond Drago CORSE	12	タチアナ・カルデロン
TEAM MUGEN	15	ユーリ・ビップス
	16	野尻智紀
REAL RACING	17	TBA
B-Max Racing with Motopark	50	ピエトロ・フィッティパルディ
	51	シャルル・ミレッシ
TCS NAKAJIMA RACING	64	牧野任祐
	65	大湯都史樹

全日本スーパーフォーミュラ・ライツ

Team	No.	Driver
TODA RACING	TBA	名取鉄平

不安材料を克服さえすれば
他陣営を凌駕する可能性もあり得る

四輪は全10カテゴリーへの参戦体制を発表したホンダ。海外の体制を見るとWTCR、IGTCというところに今季はカスタマーレーシングにも力を入れる様相が見て取れる。一方、国内はFIA-F4の体制が発表されずフランスF4への参戦が明らかに。19年からSRS-FとFFSAの取り組みが始まったが、今年は若手を早い段階から海外で育てる新たなチャレンジになる。

するか。FRにはプロペラシャフトが不可欠だが、現行規定導入当初、トヨタもニッサンもその破損に悩まされ続けた。エンジンが比較的低回転でまわっている際に発生するトラブルで、その対応のためにも、開幕前に同じ症状を出しておきたい。ところが、これまでのテストではいまだプロペラシャフトを折ることができておらず、開発陣にとってはなんとも複雑な心境だろう。

ウエットコンディションになれば、エンジンの使用回転域が下がり、同様のトラブル発生の確率も高まるはずだが、あいにく12月のセパンテストでも適当なコンディションには見舞われなかった。しかし、そうした不安材料を克服さえすれば、NSXが他陣営を凌駕する可能性もあり得る。タイトルを獲得した18年だけでなく、19年もNSXの戦闘力は充分に優勝を争える力を持っていたためだ。いまだ成長過程にある新世代ドライバーと〝FR NSX〟――その実力値の予測は難しいが、裏を返せば「未知の可能性を秘めている」とも言える。

Featured Driver Interview

福住仁嶺

この世界を極めたい。

国内2大トップカテゴリーで己のスキルアップを目指す

2019年のGT300王者が未知の世界へ足を踏み入れることになった不安と期待が入り混じる新たな挑戦がはじまる

Text：藤井由夏（Yuka Fujii／本誌） Photo：上尾正雅英（Masahide Kamio）

——今季GT500にステップアップし、野尻智紀選手と組むことが発表されました。

福住仁嶺（以下：**福住**）：昨年の最終戦が終わった段階で今年の体制について話をいただきました。スーパーフォーミュラでは大先輩である（山本）尚貴さんと一昨年からチームメイトですが、フォーミュラなのでお互いライバル感がある。でもスーパーGTは完全にひとつのチームでやるので、それを大先輩の野尻さんと組むことに、はじめは少し違和感を感じましたね。

——「違和感」というのは？

福住：去年GT300に乗ることが決まったときとは少し違くて、GT500という一歩上のカテゴリーで尊敬する先輩とある意味で同じステージに立つということに対して、不思議な感じがしたんです。GT500とGT300では全然違うので、想像もつかない特別な感覚でした。



これまでハコ車の経験は15年のCR-Zと昨年のNSX GT3しかない福住。いずれもMR車両のため、今季は自身初のFR車両で戦う一年になる。まずは、開幕までのテストでどこまでの順応性を見せるか。

——去年はGT500をコース上で見る側でした。

福住：GT500はGT300と比較してスピードが速いのはもちろんですが、あの大きいマシンでABSもトラコンもついてないって難しくないのかなと思っていました。NSX GT3はABSがついていたので、制動距離は伸びるけどタイヤはロックしない。でもGT500はもしものときに止まらないんじゃないかなぁと。あとは動きが重たそうだけど、オンボードを見る限りではコーナースピードが速く、ダウンフォースもすごい出ていることがよく分かります。クルマ自体のポテンシャルもすごく高く見えました。

——GT300を抜く側になる難しさもあります。

福住：抜かれる側より、抜く側のほうが難しいんじゃないかなと思っています。バトルをしながら周りを見て判断して、トラフィックを利用してライバルを抜いたりする。そこは勉強しないといけないです。

——野尻選手と福住選手のドライビングスタイルは似ているのでしょうか？

福住：僕はブレーキで飛び込める自信がつくような、リヤがしっかりしているクルマが好きなんですが、野尻さんも同じだと思います。だからクルマを作っていく方向性は似てるはず。あと、2018年の12月に行なわれたSFのルーキーテストでダンデライアンのマシンに初めて乗ったんですけど、そのときのチームは野尻さんのクルマのメンバーだったんです。そのマシンが野尻さんのベースセットだったかどうかは分からないですが、すごく乗りやすかった覚えがありますね。

——野尻選手のオンボードは見たことありますか？

福住：はい。野尻さんのドライビングの第一印象はとても丁寧。それでいてマシンを前に進めるのがうまい。あとは、とにかく予選のパフォーマンスがすごく高いです。僕もQ2を走らせてもらえることがあるように頑張らないといけないと思っています。チームメイトではありますが、やっぱり負けたくない気持ちもあるので（笑）。

——1月末のセパンテストがGT500初ドライブになりますね。

福住：クルマがどんな感じなのか、走らせ方は自分として合ってるのか、どこが足りないのかをまず知ることが大事かなと思います。じつは12月のセパンテストにも乗る予定はなかったんですが、スーツやヘルメットなどを持って行ってたんですよ。でも、行く途中でインフルエンザにかかってしまって、結局サーキットにも行けず（苦笑）。いまは早く乗りたいという気持ちでいっぱいですね。

——SFは山本選手と組んで2年目になります。

福住：尚貴さんは自分の意思を持って、相手に説得力のある伝え方ができるドライバーです。僕ももう少し自信を持ってコメントできるようにならないといけない。将来的にチームを引っ張っていく立場になったときに向けて、変わらないといけないとこの2年間で痛感しました。

——それは技術的な面ということですか？

福住：そうです。尚貴さんはクルマが「アンダーだ」「オーバーだ」と言うだけじゃなく、それに対して「パッカーをもう少し抜いたらいいんじゃないか」というような具体的なコメントができる。そういうところが自分にはまだないのかなと思います。

——昨年は日本で戦っていろいろと得たものがあったと思いますが、いまの福住選手がヨーロッパに渡ってもう一度戦うことがあるとしたら状況は変わるでしょうか？

福住：日本で得たものは絶対活用できると思いますよ。実際、一昨年にF2で戦っていたときの記憶と去年学んだことと比較して、もう少しこうしたらよかったと思う部分もある。答えが本当にそれかどうかは乗ってみないと分からないけど、引き出しは確実に増えたと思います。いまは自分に何が足りなくて、何を勉強しなきゃいけないのかという部分が徐々に分かってきた。自分に必要なものをちゃんと取得して、もっとスキルアップしたいですね。ヨーロッパにこだわるというよりも、純粋に目の前のスーパーGTとSFをもっと極めたいという思いが強いです。そしてこの世界を極めてチャンピオンを獲ったときに、またいろいろと挑戦したい。あと去年、尚貴さんがF1日本グランプリでFP1を走って、ああいうチャンスがあることが分かったのも大きいです。だから、まずは日本の2大トップカテゴリーを極めないといけないですね。

牧野任祐

逆襲へのスタートライン

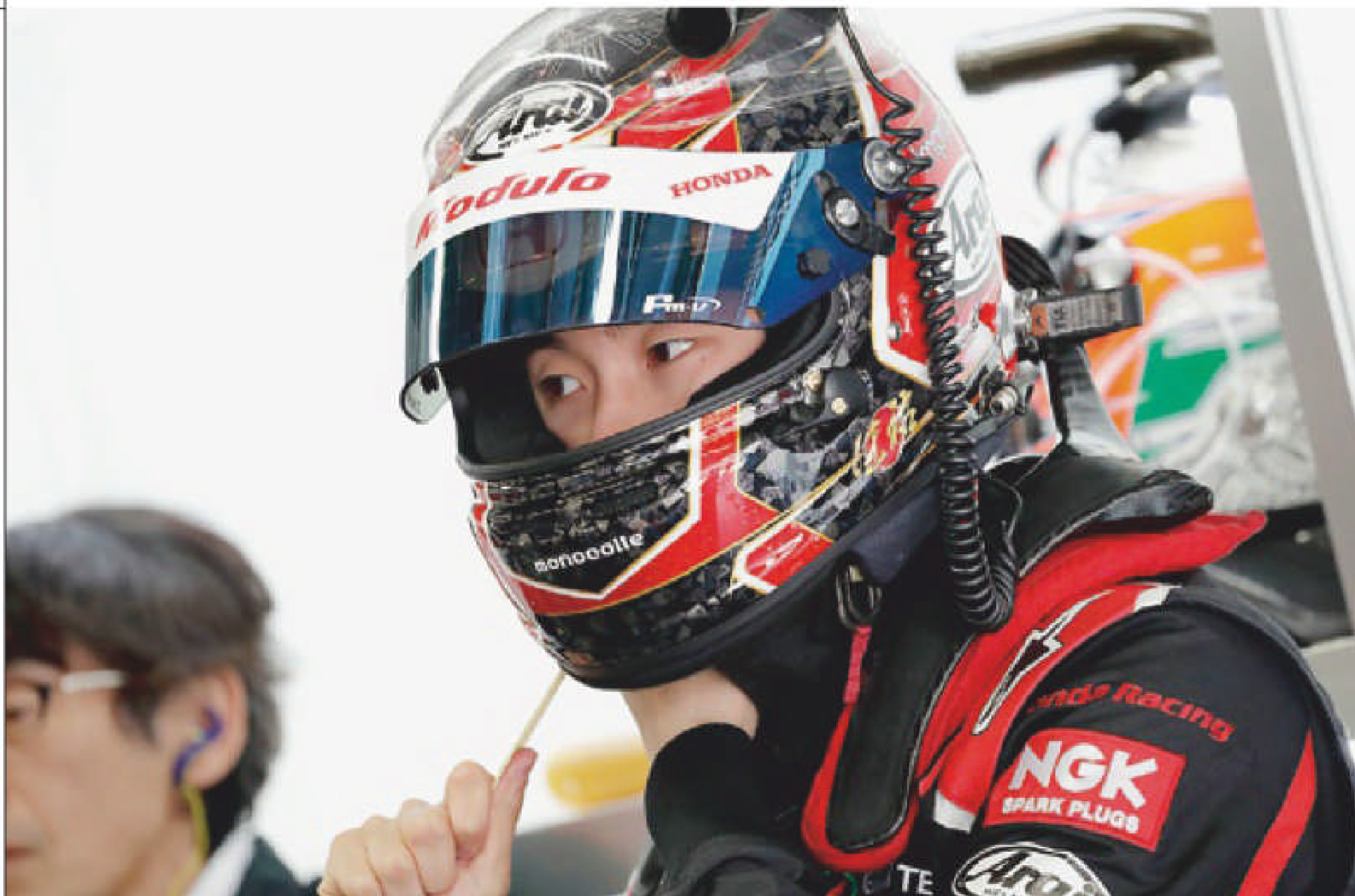
自らチャンスを掴んで新たな境地へ踏み出す。

新体制は牧野の両クラス制覇へ向けて踏み出すきっかけになりそうだ
大きなチャンスを得た牧野に現在の心境を聞いた

Text：大串 信 (Makoto Ogushi)　Photo：平田 勝 (Masaru Hirata)

――今季はGT500で100号車に移籍が発表されましたが、自分でも100号車に乗りたいと思っていたそうですね。

牧野任祐（以下：**牧野**）：2019年シーズンは、ホンダ勢のなかには優勝をしているクルマもあったのに、ぼくはそういう領域で戦えなかったので、今年はチャンピオン争いができるクルマに乗りたい、どうせなら事実上ホンダのエースカーである100号車で（山本）尚貴さんと組んでみたいと思っていました。思うだけでそういう気持ちを外に向けて表現しないでいるよりも、周囲に「牧野はこういうことを言っていたな」と意識してもらうほうがいいと思ったので意思表示をしました。でもドライバーはみんな大なり小なり同じように動いてたんじゃないかなあ？



17年に欧州へ渡って以降、カテゴリーは違うがなかなかタイトル争いに絡むことができていない牧野。自ら環境を変えたいと望み、行動したからにはこれまで以上に"結果"を問われる一年になるだろう。

――それは、昨年ともに戦ったナカジマレーシングから離れたいという意思表示にもなりますが？

牧野：まずは（中嶋）悟さんと話をしたんです。どこかのタイミングで話さないといけないなと思っていたので、SUGOのGTテストのときだったかな、御飯を食べていてたまたま2020年の話になったとき「GTではチャンピオン争いできるところで走りたい」と。最初は悟さんも渋い顔していましたが、最終的にはOKを出してくれました。去年１年（ナカジマレーシングで）GTを戦って、すごくいい経験をさせてもらって自分の引き出しも増えたので感謝しています。だけど「2020年はチャンピオン争いをしたい」と言いました。スーパーフォーミュラ（SF）ではもう１年やらせてほしいとは言いましたけど。

――100号車は山本選手がメインの体制になりますね。

牧野：昨年の64号車ではクルマ作りからぼくが全部やっていましたが、今年は尚貴さんがセットアップしたクルマに自分のドライビングをアジャストしていく形になります。12月末のセパンテストでは尚貴さんとコメントが似ている部分もありました。多少、求める部分の違いはありましたが、まぁいけるかなと思います。とはいえまだ開発段階で100号車としてのセットアップではないので、そこははじまらないとなんとも言えないですね。でも大きく気になる部分はないです。

――昨年のダンロップタイヤからブリヂストンタイヤに変わることが大きな違いだと思います。実際に乗ってみて手応えはどうでしたか？

牧野：全然違いました。だからなのか、初めて乗ったときは違和感というか、いままでにない感覚があったからちょっと戸惑いましたね。自分のなかで新しい発見でしたし、詰めていかないといけない部分はまだありますけど、パッと乗ってちゃんとアジャストはできたと思います。

――SFはナカジマレーシングに残留して２年目を戦うことになりますが、昨年は少し走り方が変わったのではありませんか？

牧野：いままでぼくはすごくリヤが要る走り方をする人だったんです。でも去年はアレックス（パロウ）とチームメイトになって、ちょっと変わりはじめました。アレックスはぼくよりフロントウイング（の角度を）３ホールくらい多くつけて走ったりするんですよ。それでテストではあえてフロントにつけて試してみたんですけど「ああ、これで走れないこともないなあ、自分の考え方はいままで少し狭かったかな」と思いました。パロウ様（笑）のおかげで考え直すことができたんです。

――SFの課題はどこにありますか？　牧野選手は「強い」レースをすることが多い選手だと思っていましたが、昨年は速いのに強くなかったように感じます。

牧野：本当にそうだと思います。何かうまくいかなかったときの対処、しのぎ方がうまくないという自分自身の問題がありました。うまくしのげなかった原因は、予選一発ならいけるのに、とくに暑くなってからの決勝レースでは手応えが感じられず自信を持って走れなかったこと。今年は、去年学んだことも踏まえてしっかり準備をしなければいけないと思っています。

――去年はヨーロッパで２シーズンを戦ってから日本へ復帰した年でしたが、日本とヨーロッパ、いまはどう考えていますか？

牧野：もちろん、いまでもヨーロッパでレースをしたいという気持ちはあります。でも昨年日本でレースしてみて、日本のレースのレベルがものすごく高いことが分かりました。SFはF2に比べてクルマの性能が圧倒的に高いので、まずそこできちんと結果を出したい。尚貴さんが昨年、F1日本グランプリで走りましたが、国内でチャンピオンを獲ればそういう道があるということを証明してくれたと思うんです。結果を出せばその先にいろんな話がついてくると希望を持って、しっかり結果を出すつもりです。

――今年は大事なシーズンになりそうですね。

牧野：今年は両カテゴリーでチャンピオン目指します。GTは全車クルマが入れ替えになる１年目ですし、欲しかった環境でレースができますからぜひチャンピオンになりたいです。SFでは去年は惜しいレースばかりでしたが、今年はパロウのものを全部引きつがせてもらうのでこちらも楽しみです。恵まれた環境でレースをすることになりますが、そこで何事もなく戦うのが一番難しいと思うんです。うまくやれれば、必ずチャンピオン争いができるはずと思っています。

［独占インタビュー］

松下信治

ノブがゆく〝我が道〟

国内復帰の噂から一転
松下信治「ＦＩＡ Ｆ２継続参戦」の決意

本誌№１５２１で既報のとおり
松下はこの年末年始に人生最大の決断を下した
その裏にどんな思いを抱えていたのか――
独占インタビューでその胸の内を語ってくれた

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）

――昨年末「人生の大きな決断を下そうとしています」と言っていましたが、どんな結論に至りましたか?

松下信治（以下：**松下**）：結論から言うとＦ２を続けることになりました。

――チームは?

松下：まだ契約前なので具体名はもう少し待ってください。

――国内レースへの復帰の可能性もあったと思います。

松下：ええ。最初はその方向でも動いていました。でも（Ｆ２から）いいオファーをいただいたこともあって、自分のこれからのレース人生にとって何がベストかを熟考した結果、再挑戦しようという結論に達しました。これに関しては、ずっとサポートしていただいてるホンダさんとも何度も話し合いを重ねて、最終的に理解していただきました。

――ホンダドライバーであることには、変わりはないんでしょうか?

松下：はい。ＨＦＤＰのバッジを付けて、戦うことになると思います。

――ヨーロッパと日本の掛け持ちを考えたことはありましたか?

松下：レーススケジュールのいくつかがバッティングすることもあって、それはなかったですね。

――松下選手自身は、最初からＦ２継続を望んでいたということですか?

松下：本心ではきっと最初からそうでした。しかし、正直かなり悩みました。最終的な決断を下したのは、暮れも押し迫った12月後半でしたね。それまでは、日本でこれからレースをするという道も頭にありました。

――ホンダドライバーとして、国内でキャリアを重ねようと思っていたと?

松下：そうですね。ホンダから離れてＦ２を続けた場合、その先は未知です。もちろん充分な結果を出せば、再来年

以降の道も開けるし、その自信はあります。でも未知の世界であることには変わりはない。現実では世界のトップドライバーのほとんどが、メーカーに所属しているわけです。そのなかで完全なフリーの立場でやることに、大きなリスクは感じてました。

　でも考え続けるうちに「だから、何？」って思うようになったんです。すべてを失っても、自分が本気でやりたいことを、やったほうがいいんじゃないか。やらずにいたら、10年後もその先も後悔すると思ったんです。そしてチームから破格のオファーをもらっているということも、いままでの僕にはない話でした。それは自分の昨年の走りが海外で評価されたという事実だし、そのチャンスをみすみす自分で捨てるということがどういうことなのかをもう一度考えました。やっとつかんだ海外での信頼を手放したくない、最後まであきらめない道が僕が一番進みたい道だと、本当の気持ちに辿り着いたんです。

　それで、もう一度挑戦しようと。その思いを抱えて、ホンダとの交渉にも臨みました。そしたら最初はやっぱりビックリされたんですけど、でも話し合ううちに納得していただいた。この先もホンダドライバーとして走ってくれるんなら、喜んで送り出すと言ってもらいました。

—ホンダとしても松下くんのドライバーとしての実力を、それだけ評価しているということですね。

松下：そうだとしたらうれしいです。これまでずっと、莫大な投資もしてくださっていますし。ありがたい判断でした。

—チーム名はまだ言えないとのことですが、いい結果が期待できそうでしょうか？

「だから、何？」すべてを失っても自分が本気でやりたいことをやったほうがいいと思った





2019年シリーズの最終戦アブダビのレース１で２位表彰台を獲得した松下。昨年は二度の優勝と２位表彰台を３度手にし、ランキング6位でシーズンを終えている。GP2時代から合わせて５年目の参戦となるが、積み上げてきた経験が新たなチームをどのように生まれ変わらせるのか。

松下：昨年末にMPモータースポーツをはじめ3チームからいいオファーをいただいていました。そのなかでもとくにチーム力向上を狙っているところがあり、おそらくそこに移籍することになると思います。そのチームはチーフエンジニアだけでなく、他のエンジニアもすべて入れ替わります。プレマからも優秀なデータエンジニアを引き抜きました。メカニックはもともと優秀で、去年いっさいトラブルも出ていないので、メカニックはそのままです。資金力もそこそこあるし、かなり戦闘力が上がってくる期待はできます。

—松下選手への期待も大きいでしょうね。

松下：チームメイトはルーキーになるので、僕が引っ張っていくことになると思います。

—今後はどのような予定になるのでしょうか？

松下：1月いっぱいは国内でスポンサーさんに挨拶をして、ヨーロッパに戻るのは2月になると思います。そこからテストを経て、3月のバーレーンでの開幕戦に臨みます。

—いまの気持ちを教えてください。

松下：素直にうれしいですね。またヨーロッパでレースできますから。

—今年の目標は？

松下：タイトル獲得です。いいチームに化けそうなので、その可能性は充分にあると思います。もちろんチャンピオンになったからといって、すぐにF1に行けるというほど甘い世界ではない。でもドライバーとしての評価が上がるのは、間違いないし、去年は開幕でつまずいて、その後もトラブルやミスが続いた。中盤以降は持ち直しましたけど、最終的には初戦の成績が響きましたから。なので今年は開幕戦から、確実に結果を出していきたいですね。

—去年の最終戦アブダビの時点では「もう一年、F2をやりたい」と言ってましたが、現実的に厳しいということは自覚していたのでしょうか？

松下：やりたいという気持ちはずっとありましたけどね。26歳という年齢はF1の世界に入る年齢としては若くありません。でもひとりの人間として見れば、まだまだ若者です。一般的に捉えるとこれからどんなことだってスタートできるときですよね。なので、いま自分から夢をあきらめるのは僕にとっては違うなと。

　じつはF2挑戦へと最後に背中を押してくれた人は、マクラーレンの今井弘エンジニアだったんです。暮れにロンドンで一緒に食事した際に「みんな30代くらいになって、自分の人生を少し振り返って、それまでの後悔や、やり残したことを少し悔やむときがくる。ノブがもし、いまこの夢をあきらめたらきっとその先ずっと悔いを背負うことになる。人生で見たらまだ若いんだから、いまのうちにやりたいことをやったほうがいい」と。そう言われて、踏ん切りがついた感じですね。僕のマネージャーからは「ホンダを失ったらすごいリスキーだぞ」とずっと言われてたんですけど。でも最後は「お前の人生なんだから、最後はお前が決めろ」と言ってくれて、それでホンダとの話し合いに臨めて、いまがあります。



GT500ラインアップで見えた2020年の戦略

“ほぼそのまま”の真意

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

近年は横浜の日産自動車グローバル本社で行なわれていた同陣営のGT500体制発表。今年は趣向を変え、東京オートサロンの会場で全4台のドライバーラインアップがアナウンスされた。

このオフには松田次生の23号車（ニスモ）離脱やロイック・デュバルの加入などさまざまな噂がささやかれていたが、フタを開けてみれば、そうはならなかった。3号車（B-MAX）は フレデリック・マコヴィッキのシートに千代勝正が収まり、12号車（インパル）はジェームス・ロシターに代わって平峰一貴が抜擢された（詳細は別表）。

16年から18年までの3年間は本山哲とコンビを組んでGT500を戦っていた千代だが、昨年はインターコンチネンタルGTチャレンジ（IGTC）に集中。1年間のブランクを経て今季は復活参戦となる。

「昨年のIGTCはレベルが高く、非常にやりがいのあるシーズンでした。国内はテレビの解説やレポーターの仕事で現場にいたけど〝サーキットにいるのにレースをしない〟というのは不思議な感覚で、正直に言えば……悔しい気持ちがなかったわけじゃない」と本心を打ち明けた千代。

「だから、そうした時間も無駄にしたくなかった。ドライバーとしてではなく〝一歩引いたところから広い視野でレースを見る〟ことでいろいろと勉強できた。そういう意味では空白の1年間ではあったけど、いまになって思えば必要な時間だったとも思います」

一方の平峰は、今年がGT500デ

2020年 スーパーGT GT500クラス
ニッサン陣営ドライバーラインアップ

No.	チーム	監督	ドライバー
23	NISMO	鈴木 豊	松田次生
			ロニー・クインタレッリ
3	NDDP RACING with B-MAX	田中利和	平手晃平
			千代勝正
12	TEAM IMPUL	星野一義	佐々木 大樹
			平峰一貴
24	KONDO RACING	近藤真彦	高星明誠
			ヤン・マーデンボロー

S.Kusakai



T.Ogasawara





T.Ogasawara

変更点は千代（右）が復帰し、GT300クラスから平峰（上）が加入するという2点にとどまり、陣営内移籍もなかったニッサンのGT500ラインアップ。ニスモの片桐隆夫社長はこの点についてソフト面の安定性を重視した結果と話した。



ビューとなる。チームメイトとなる佐々木大樹とは「カートのころからお互いによく知る間柄」で、12年の全日本F3まではコース上のライバルでもあった。その後、佐々木が早々にGT500へステップアップを果たしたのとは対照的に、平峰のもとにそうしたチャンスは訪れず、スーパー耐久やGT300で、じつに7シーズンもの年月を過ごした。

そんな平峰らしいのはGT500昇格を素直に喜びながらも「僕らの仕事は何度もチャンスをもらえるものじゃない」と語り、1年目から速さと結果を貪欲に求めていく姿勢を示した点だ。

ソフト面の変更が「千代の復活」と「平峰の抜擢」という2点にとどまったのは、ハード面の事情を少なからず考慮してのことだろう。ベース車両こそGT-Rで変わらないものの、今季は開発テストが許された3年に一度のタイミングでもある。現行規則が導入された14〜16年までの3年間、GT-Rの戦闘力は他車を凌駕しており、ニッサン陣営4台の平均シリーズランキングは6・3位だった。ところが、17〜19年までの第2世代になると、これが11・3位にまで低迷した。つまり、20年からの3年間に向けては、車両のパフォーマンスを取り戻すことが第一義となる。そのためにもソフト面の変更を最小限にとどめ、〝Class1+α〟となる車両の開発を加速させようとしているのであれば合点がいく。

昨年12月のセパンテストではトヨタとホンダが各1台ずつの開発車両を持ち込んでいたのに対して、ニッサン陣営だけが2台を走らせていたのも、そうした狙いの一環と捉えることもできる。

さらに、昨年までは精彩を欠く場面が多く見受けられたエンジンも、今季に向けては抜本的なテコ入れをはかってくると考えるのが自然だ。ホンダとトヨタがすでにプレチャンバーとも呼ばれる副燃焼室を設けて大幅な出力向上に成功したと噂されているなかで、ニッサン陣営は未導入と言われている。ドライバビリティや信頼性の確保に時間とコストを要するだろうが、昨年までの戦況を踏まえればニッサン陣営が同技術の投入に踏み切っても不思議ではない。

1年間のブランクを経た千代が腐ることなく復帰を果たし、苦渋を味わい続けた平峰が念願のGT500のシートを手に入れることとなったニッサン陣営。総体的に見れば〝ほぼ継続〟と言えるドライバーラインアップだからこそ、次に期待されるのは車両開発陣の奮起であり、マシン性能向上のためのリソース集中——そのなかでも、とくにエンジンの相対的な戦闘力に注目していきたい。



2019年11月に富士スピードウェイで行なわれたDTMとの特別交流戦では、ニッサンはストレートでドイツ勢の後塵を拝する場面も見られた。最高速は車体側の空力特性やセッティングに大きく左右されるとはいえ、パワー不足である印象は否めなかった。

M.Kamio



マツダ"ル・マン復帰"に現実味はあるのか？

上層部もそろってレースに前のめり

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）

2019年12月15日に富士スピードウェイで開催された『TGRF』。これは言うまでもなくトヨタ／レクサスによるイベントだが、昨年はマツダ787BがトヨタTS010とともに走行を披露して観客を沸かせた。しかし、それ以上に衝撃を与えたのは、藤原清志マツダ副社長の"ル・マン24時間に復帰したい"という発言だった。

そこで本誌は昨年末、マツダの広報に接触。藤原副社長への取材を打診したのだが「藤原副社長個人の想いが出ただけで、マツダとして決まったことはないため、今回の取材は遠慮させていただきたい」との回答を受けた。どうやら、取りつく島もなさそうである。いや、それ以前に、じつはマツダ内部ではモータースポーツには否定的で、積極的なのはごく少数なのではないか？ そんな不安も一瞬、頭をよぎるような"お断り"であった。

しかし、東京オートサロン（TAS）におけるマツダの出展概要を見れば、例年になくモータースポーツ色が濃いことに気づく。そして、実際にマツダブースに足を運ぶと目に入ってきたのはTASというイベントによく馴染むカスタム・コンセプトモデルと、スーパー耐久（S耐）マシン、そしてコンテナを模した黒い装飾用のボードに印字された"マツダモータースポーツ"の文字。どう見てもモータースポーツに傾倒しているが、それはなぜか？ マツダは会社として、モータースポーツがやりたいのかやりたくないのか、どちらなのか？ これらの疑問を、説明員を務めていたグローバル販売&マーケティング本部 ブランド戦略部主幹の上村昭一氏にぶつけた。

「まず、今年はコンセプトモデルのほか、S耐マシンも展示させていただきました。さらにマツダが支援する参加型カテゴリーの表彰式も行ないます。TASの展示をこのようにすることで、参加型カテゴリーから業界をサポートしていきたいということです。会社としては残念ながら、いますぐにスーパーGTやル・マン24時間に参戦することはできませんが、その夢は捨てていません。いまは、お客さんに楽しんでいただく。他社さんにはできない領域を頑張っていく。そういった姿勢の現れだと思ってください」

「TGRFでの藤原副社長は感極まってしまったみたいですが（苦笑）、そういった意志は我々担当者だけではなく会社全体として持っていますし、そこはマツダのモットーである『飽くなき挑戦』、諦めない気持ちでやっていきます。マツダは役員全員が、実際に参加型レースに出場していますし、TCRは全員『乗りたい』と言っているほどです。ある役員は岡山でのS耐最終戦に出場していました（笑）」

どうやら、マツダ社内のモータースポーツ肯定派が孤立無援であることはなく、むしろ上層部も「経営的に許せば」という気持ちは常に抱いていたようだ。本誌が抱いたある種の疑念が杞憂であったことに胸を撫で下ろすとともに、マツダがメーカー同士の戦いの場に戻ってくる日がいつか必ず来るに違いない。そう確信させられた20年のTASであった。

T.Ogasawara

GT 300

GRスープラGTが初公開 BSタイヤで早々に活躍か?

埼玉トヨペットGBが体制発表

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）

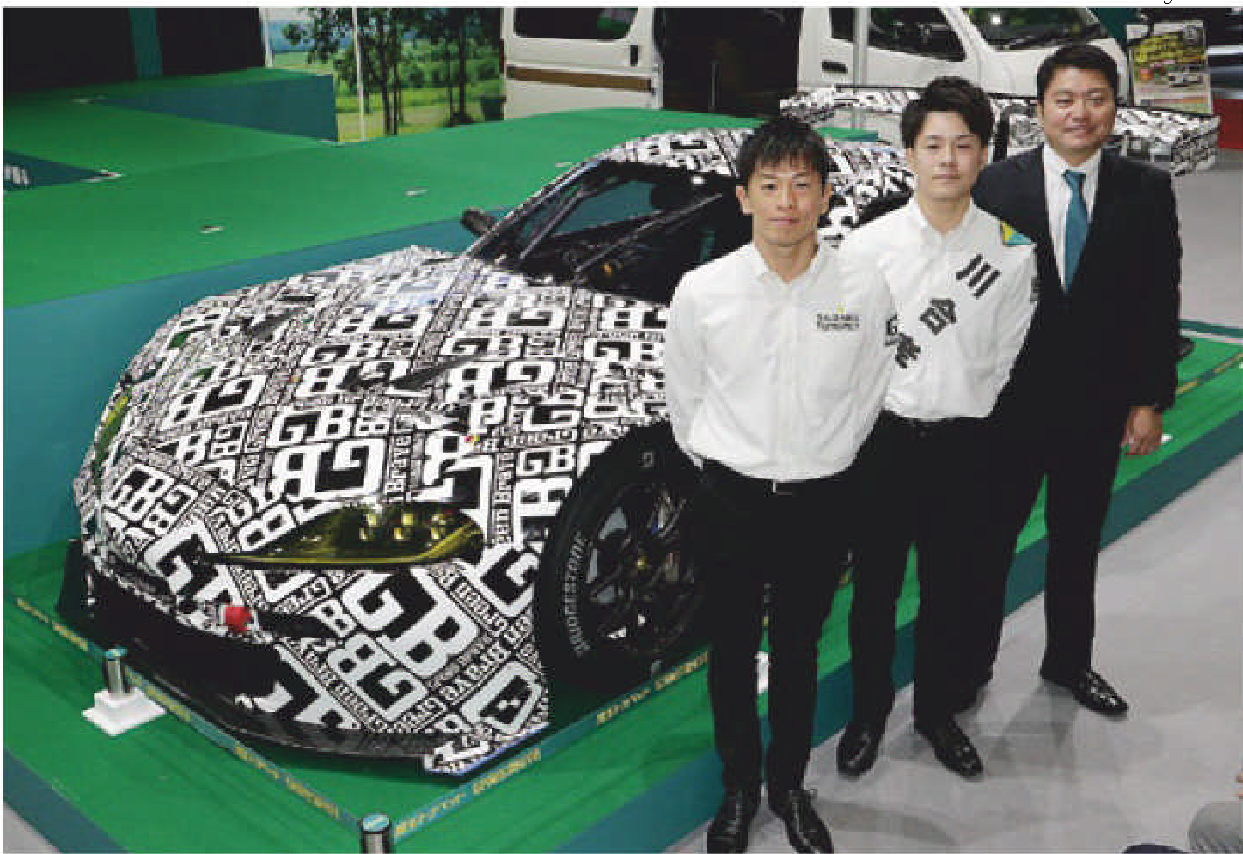
1月10日、東京オートサロン2020の会場で、スーパーGT GT300クラスに参戦する埼玉トヨペットGreen Braveが2020年の参戦体制を発表。2020年に投入するJAF-GT規定のトヨタGRスープラ（詳細はP26〜）を初お披露目したほか、今シーズン吉田広樹とコンビを組むドライバーが、2019年までFIA-F4に参戦していた川合孝汰となることを明らかにした。また、使用するタイヤは昨年に引き続きブリヂストンとなる。

これまでフォーミュラひと筋でキャリアを歩んできた川合。2019年シーズンはル・ボーセモータースポーツからFIA-F4に参戦すると、ランキング3位を獲得した。メーカー系ドライバーに劣らない活躍を見せる26歳は今季、GT300クラスを含め、チームの一員として3カテゴリーに参戦することを明らかにすると「いままでフォーミュラのみの経験だったので、初めての環境、初めてのクルマでのレースが続くと思いますが、ルーキーらしい元気ある走りをして、このドライバーを選んで良かったと言っていただけるようなレースができるよう開幕戦からがんばります」と意気込みを語った。

一方、チーム在籍2年目となる吉田は「GTは新しいクルマですし、チームメイトの川合選手はスーパーGTも含めすべて初参戦のレースになります。GTでは彼と切磋琢磨しながら、いままでと違う立ち位置でチームを引っ張っていければと思います」と力強くコメントしている。

昨年は初表彰台を獲得するなど躍進の一年となった。新マシンでの戦いとなる今年は“生みの苦しみ”もありそうだが、若さあるふたりのドライバー、ブリヂストンという武器とともに、早々に活躍をみせてくれるかもしれない。

T.Ogasawara



2019年12月に『GreenBrave』富士スピードウェイでシェイクダウンされたGRスープラ。東京オートサロンで開かれた体制発表会では、昨年末のシェイクダウン時に施されていたカモフラージュをまとったまま、公の場に姿を表した。そのマシンの詳細は次のページからの特別マシンギャラリーを確認してほしい。



T.Ogasawara

TRD

TRDが今年も市販エンジン公開 3S後継機のドライサンプ版も

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）

これまでも東京オートサロンでカスタマー向けレーシングエンジンを公開していたTRD。今回“剥き身”でお披露目されたのは、スーパーフォーミュラで採用されるBIZ-01F、そしてTRD-8AR drysumpだ。

TRD-8ARは、トヨタ／レクサスのクルマに採用される2ℓ直4ターボの8AR-FTSをベースにした「3Sの後継機」。名機3Sが生産終了となって久しいが、世界的に見るといまだにそれを競技に投入しているケースも多いとのこと。そこをメインターゲットにしたエンジンがTRD-8ARというわけだ。

ここまで書くと、2018年に展示されたTG20を思い出す方もいるはず。実はTRD-8ARはある意味その“製品版”とも言えるものだ。同機にはドライサンプ版とウエットサンプ版が存在し、後者はすでにラリーで実戦に投入されている。発売時期や価格は未定とのことだが、無事デビューまでこぎつければ、エンジンの確保に頭を悩ますガレージにとっては救世主的存在になりそうだ。

auto sport



auto sport



TRD-8ARのドライサンプバージョン（左）が今回初めてオートサロンで展示された。出力としては8AR-FTSの235PSから、380PSまでパワーアップしている。見た目と形式としては今季日本でも始まるフォーミュラ・リージョナルに最適そうだが、開発が間に合わなかったか。また、BIZ-01F（上）も初めて一般に公開された。エンジン単体での展示は珍しいこともあり、多くの来場者が足を止めて見入っていた。

GT 300

元王者・柳田真孝がGT復帰 加藤とともに「王者目指す」

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）

1月10日、東京オートサロン2020の会場で、スーパーGT GT300クラスに参戦するCars Tokai Dream28が2020年の参戦体制を発表。ロータス・エヴォーラMCでの参戦は変わらないが、加藤寛規のパートナーとして発表されたのは、17年以来となるフル参戦復帰となる柳田真孝だ

残念ながら加藤、柳田ともに発表会は欠席となったが、ビデオメッセージを寄せた。加藤に紹介される形で映像に登場した柳田は「今季、加藤選手、チーム、エヴォーラと一緒にチャンピオン目指して頑張りたいと思いますので、皆さん応援よろしくお願いします」とコメント。GT500で二度、GT300で二度のタイトル獲得経験を持つベテランの加入で、チームの競争力は一気に上がりそうだ。

GT 300

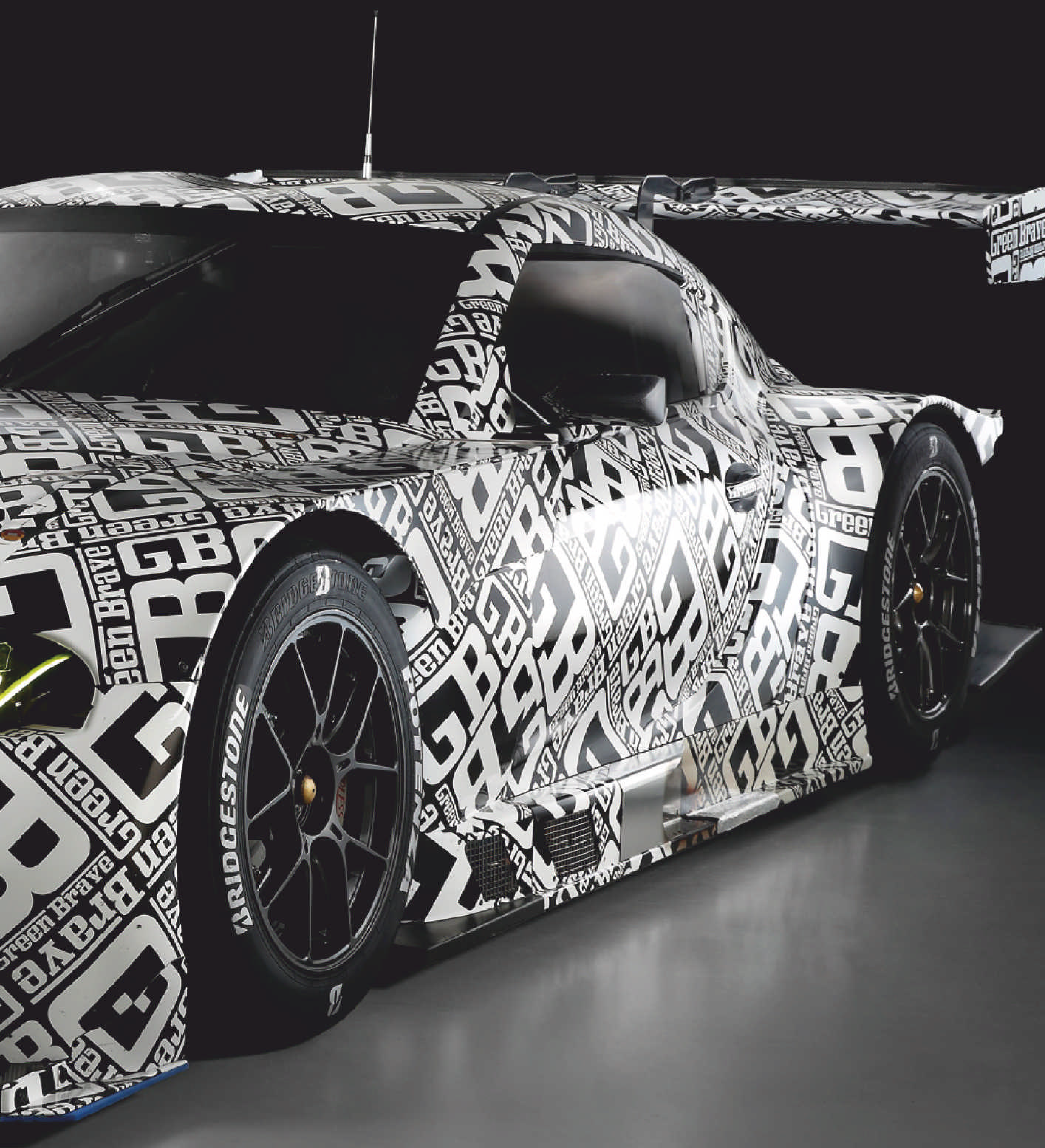
スバル、体制は不動も マシンに多数のアップデート

Text：autosport web

スバル／スバルテクニカインターナショナル（STI）は1月10日、2020年のモータースポーツ活動体制を発表。スーパーGT GT300クラスには引き続きスバルBRZ GT300を投入するほか、ドライバーラインアップも井口卓人と山内英輝のコンビを継続すると明らかにした。

スバルは昨季、第3戦鈴鹿で3位表彰台、第7戦SUGOではポールポジションを獲得したものの、マシントラブルなどで優勝には届かず。ドライバーズランキングでも18位と苦戦を強いられた。必勝を誓う今季に向けて、チームは水平対向エンジンの信頼性向上や燃焼効率改善のほか、シャシーと空力特性の最適化、タイヤ接地性向上といった多数のアップデートを施して臨む。

手作りJAF-GTで見えた“本気”



SAITAMA TOYOPET Green Brave

GR Supra GT

続・心躍る冒険

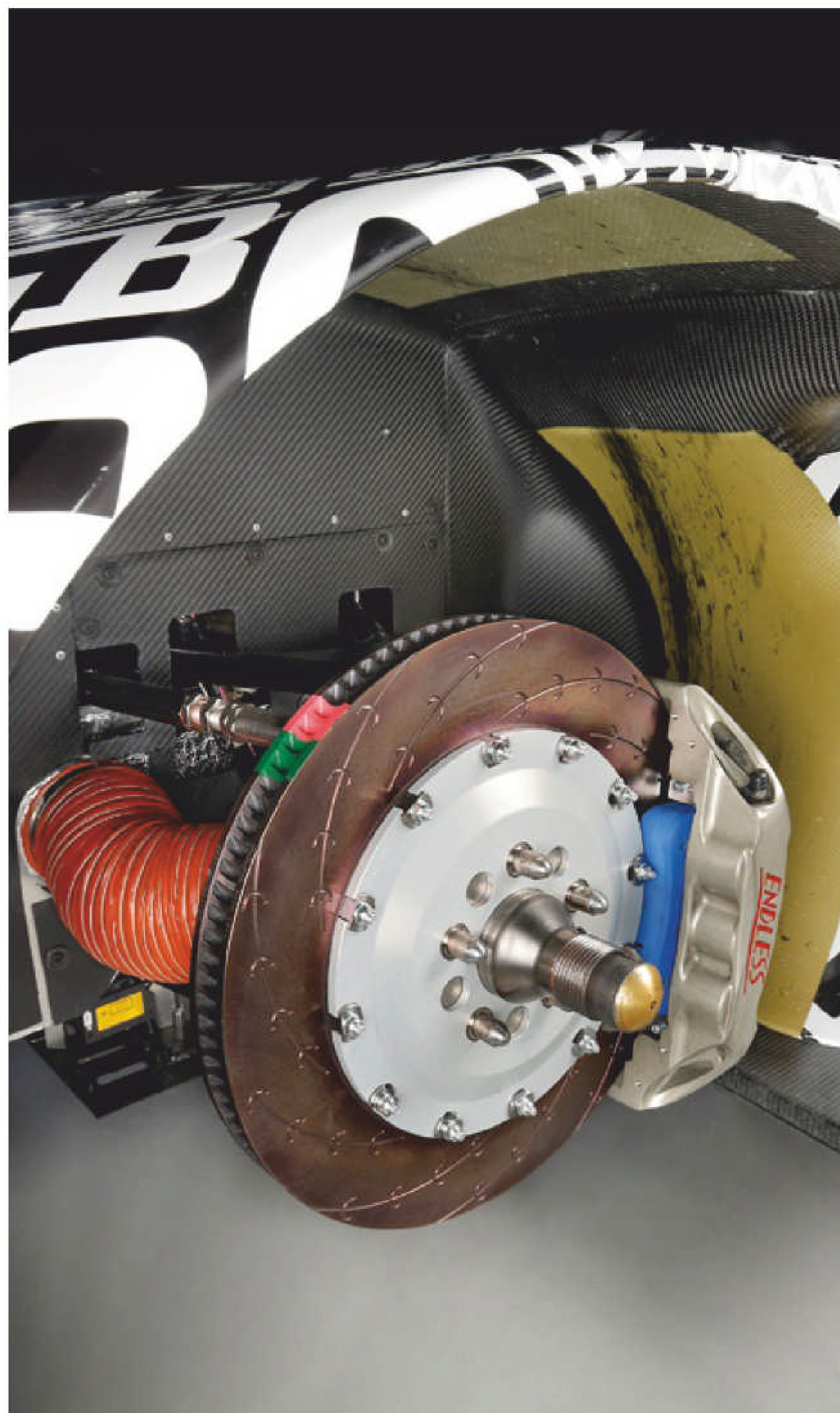
東京オートサロン2020で、ついに公開されたJAF-GTスープラ
それはやはり、埼玉トヨペット グリーンブレイブの新車両だった
マークX MCからGRスープラへ——その新たな挑戦の意義に迫る

Photo：田中秀宜（Hidenobu Tanaka）
Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）



フロントミッドに搭載するのは TRD製レーシングエンジンか？

エンジンは5.4ℓのV型８気筒。詳細なスペックは明かされていないが、同じトヨタ車であり、見た目もaprのGRプリウスPHVが搭載するエンジンと似ていることからTRD製と思われる。エンドレスのブレーキ、オーリンズのダンパーはマークX MCと同メーカー製だが、ダンパーの仕様はまったくの別モノとなるそうだ。

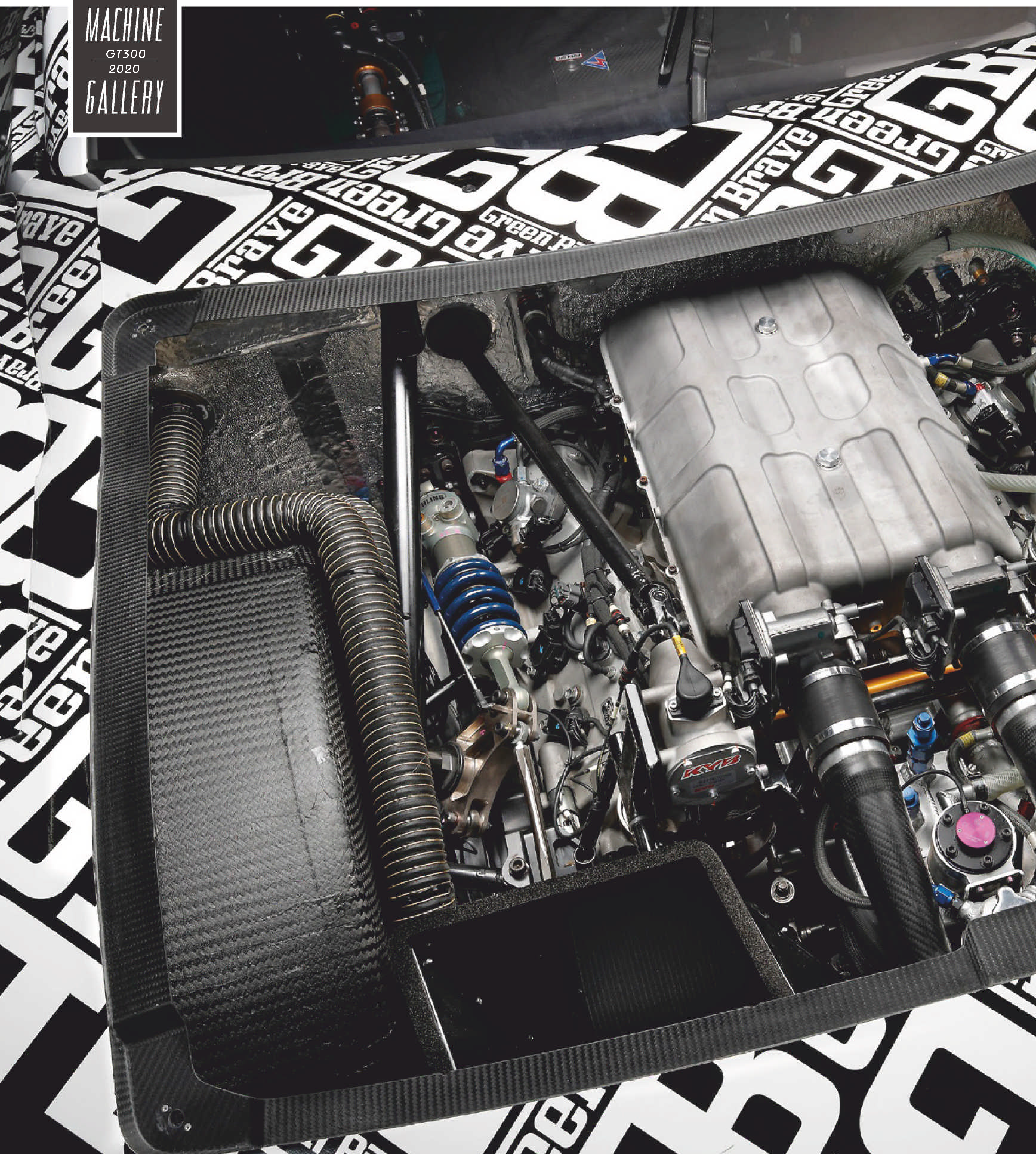


2019年12月23日、マークXの生産が終了した。トヨタが12月での生産終了を正式に発表したのは19年4月だが、その噂は数年前から囁かれていたことだ。実際、埼玉トヨペット グリーンブレイブが17年のGT300にマザーシャシー（MC）で参戦する際には、それを承知していた。

グリーンブレイブは埼玉トヨペットのモータースポーツ室として13年1月に設立し、同年からスーパー耐久（S耐）への挑戦を開始。車両はトヨタ86で、発足当初から店舗で働くサービスエンジニアやサポートスタッフとともに自社チームとして参戦。15年の最終戦からは、マークXも投入している。

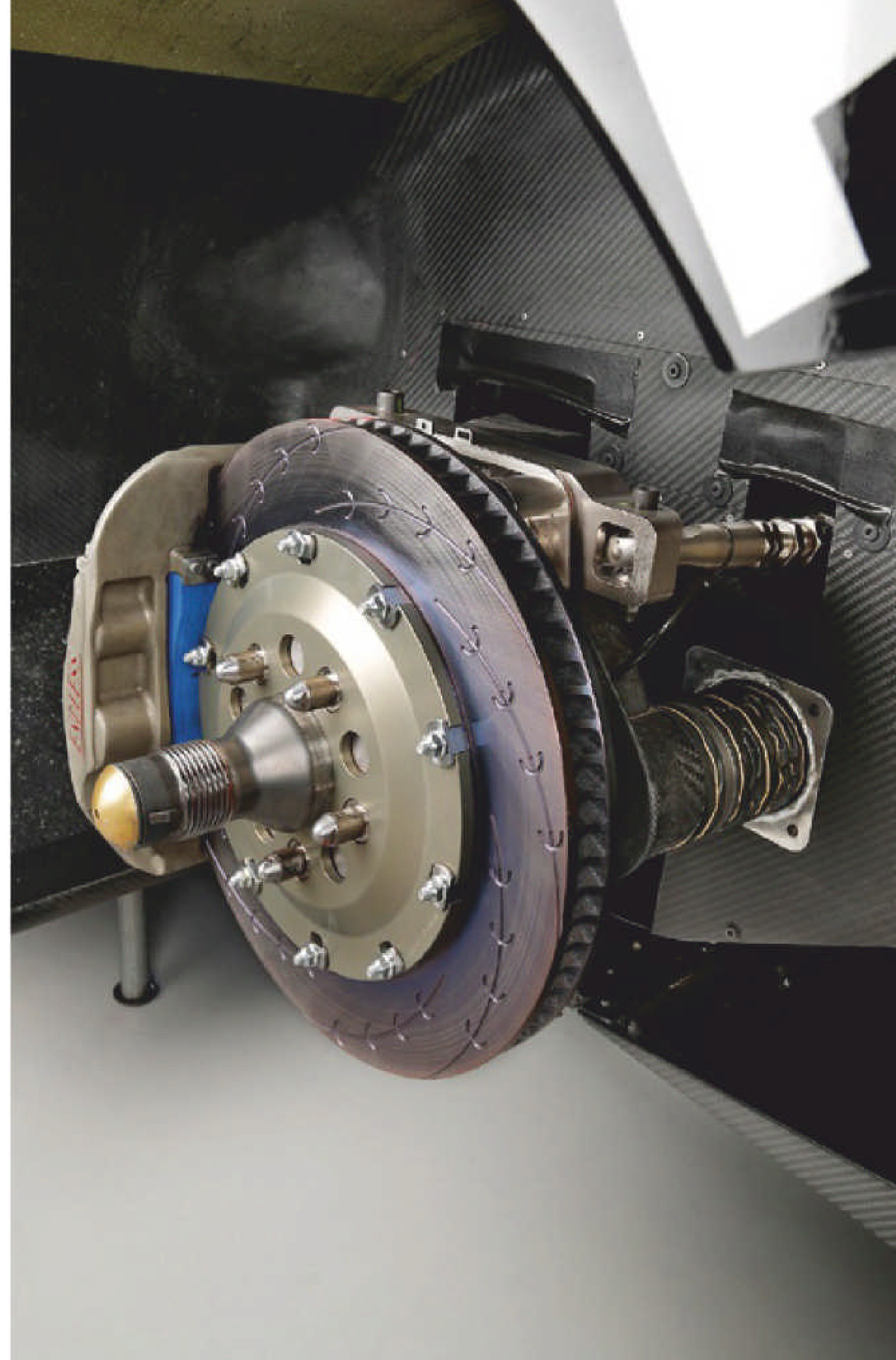
現在、トヨタのディーラーにはトヨタ店、トヨペット店、カローラ店、ネッツ店という4つの販売チャネルがあるが、今年の5月から全販売店で全車種が併売されるようになる。トヨタ86はそれに先立ち、全販売店で取り扱う車種の一台だった。一方、マークXはトヨペット店の専売車。MCにはコンプリートボディとしてトヨタ86が用意されているが、グリーンブレイブは専売車であるマークXでの参戦にこだわった。生産終了前に、マークXのファンが少しでも増えて欲しい――。だからこそ、あえて4ドア・セダンという茨の道を選んだのだ。

それほどに特別な思い入れがあるマークXの生産終了というニュースに、



SAITAMA TOYOPET
Green Brave
GR Supra GT





一部からは「GT300への参戦をやめてしまうのではないか」という不安の声も聞こえていた。しかし、それは杞憂だった。「国内トップカテゴリーをやって3年目で、ある程度の成果は残せました。でも、まだ優勝してないですし、自分たちの力を出し切ったわけでもない。そして何より、僕たちの目的は結果だけじゃありません。だから、やめるという選択肢はいっさいなかったですね」と青柳浩監督。

　グリーンブレイブの存在意義には、大きな2本の柱があるという。そのひとつが、ディーラーチームとして販売につながるプロモーションだ。マークXの終売により、車種変更は既定路線となった。20年シーズンに向けたプロジェクトは18年末には動き出しており、そこでの車種選定ではカムリやプリウスPHVなどの車名も挙がっていたそうだ。そのなかで、ちょうどGRスープラが発売されるという情報が出たタイミングと重なり、最終的にレーシングカーとしての相応しさで決めたという。それが19年の2月ごろだった。

　なお、東京オートサロンでは同社の平沼貴之代表取締役副社長が、S耐についても体制を発表。マークXでの参戦継続を表明しつつ、新規にマシン製作を進めていることもアナウンスがあった。車種についてまでは明かされなかったことから推察すると、併売化に

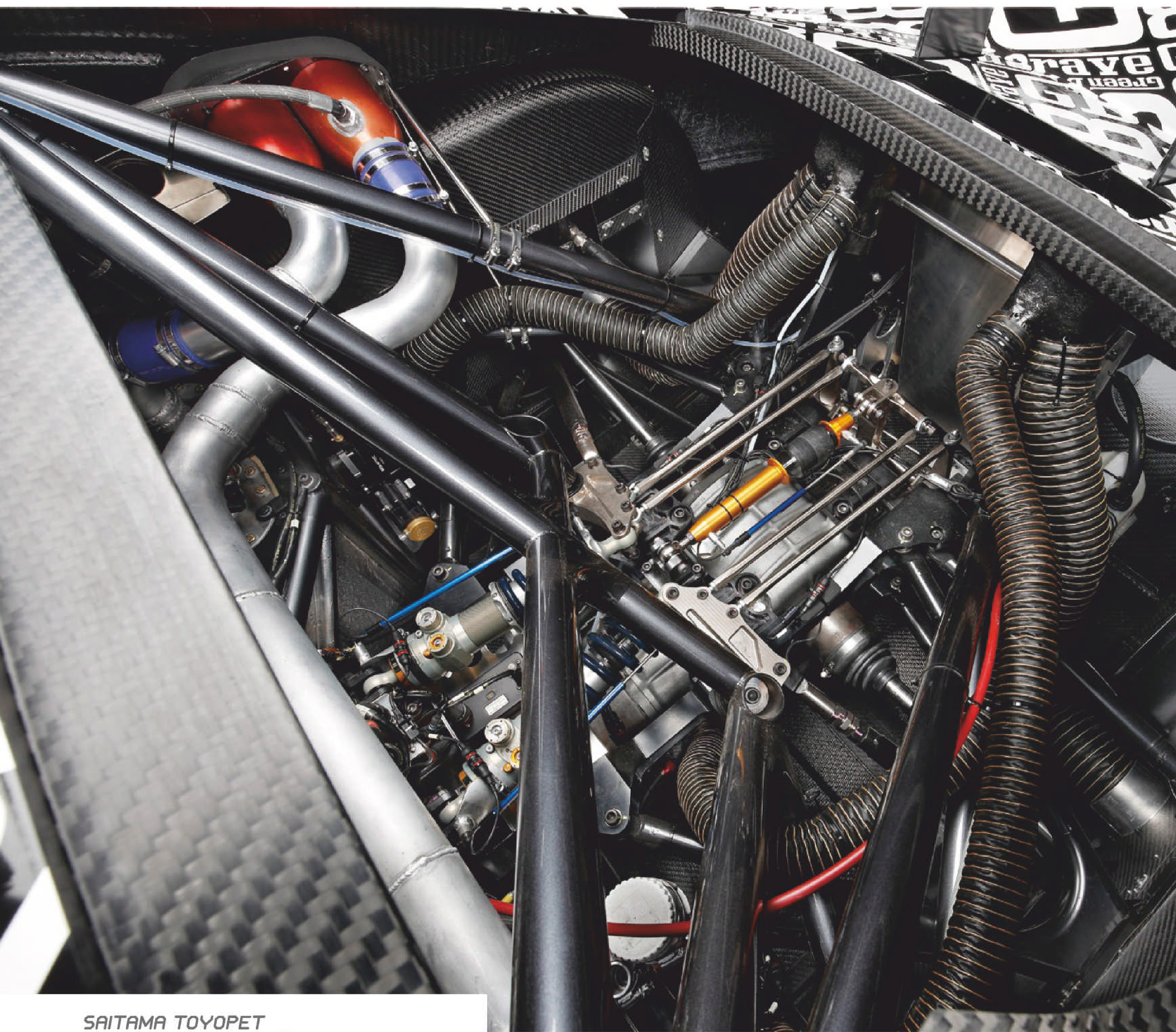
Green Braveの本気度が伝わる ダンパーテスターの自社完備

MACHINE GT300 2020 GALLERY

GT300のチームとしては珍しく、ダンパーテスターを自社で完備。マークX MCとはジオメトリーもレバー比も当然異なるが、設計値やダンパーテスターなどから得られるさまざまな数値から、早々にセッティングの最適解が見えているという。

コクピットはスイッチ類の配置も含めて、シンプルな作り。ステアリングのダイヤルは左からトラクションコントロール、ギヤマップ、エンジンマップ。センターにはエアコン、ABS、電動パワステの調整ダイヤルが並ぶ。赤と青のレバーはスタビ調整用だ。





SAITAMA TOYOPET

Green Brave

GR Supra GT

よって新たに取り扱うことになる車種なのではないだろうか。プロモーションという観点からすれば、5月以降の投入に合点がいく。

人材育成のためのJAF-GT

GT300でGRスープラを使うことについて、トヨタとの交渉はスムースにいったという。次に決めるのは、どう製作するかだ。MCのままGRスープラのボディを被せるか、JAF-GT車両としてゼロから作り出すか。

当然、ラクなのは前者だ。19年シーズン、マークX MCは3年目の挑戦でついにポールポジションを獲得し、2位と3位、表彰台に2回登壇した。ボディの変更だけなら過去3年間で積み重ねてきたデータが活き、多少のアジャストで対応できる。早々の結果を得るためなら、最善の策と言えた。

しかし、MCには直面している問題があった。20年シーズンいっぱいで、GTAエンジンの供給が止まる可能性があるのだ。エンジン供給がなくなれば、チームは参戦できなくなる。水面下では新たなエンジンの供給先を模索しているようだが、現状ではそれも頓挫していると聞く。もし、新たなエンジンが用意されたとしても、いまのMCにそのまま搭載できるとは限らない。エンジンとモノコックをパッケージングした、いわゆるMCⅡの動向がいまは見えていない。グリーンブレイブが選んだのは、JAF-GTとしてのGRスープラだった。

ただし、このMCを取り巻く実情は、JAF-GTへの決め手ではないとい

1／4スケールの風洞テストで導き出された本気のデザイン





現状では、前後フェンダーの後端含めてフィンなどは備えないシンプルなデザイン。フロントフェンダーの上端はカバーの脱着により高さの調整が可能で、サーキットに応じて使い分けるという。エキゾーストは20年からのレギュレーション変更により、サイドステップからの排出が可能に。フロントタイヤのすぐ後ろから出すよりもリヤへの整流に優れ、パイプの延長によりトルクが増す効果も期待できるそうだ。GRスープラのホイールベースは2470㎜。Class1では全車で2750mmという規定があり、スケーリングの都合上、ノーズの突起が目立たなくなるなどGRスープラの特徴がスポイルされる傾向にある。対してJAF-GT300のホイールベースは最大5％の延長。GRスープラらしさは、こちらが上だ。

MACHINE GT300 2020 GALLERY



SAITAMA TOYOPET Green Brave
GR Supra GT

う。グリーンブレイブの存在意義であるもうひとつの目的、人材育成のためだ。青柳監督が、その理由を語る。

「MCは手作りできるクルマとはいえ、決められた構造で決められた部品を使うところも多く、自分たちではこれ以上できないところがどうしても出てきます。でも、JAF・GTだったら、それを越えて自分たちがやりたいことをさらに追求できますからね」

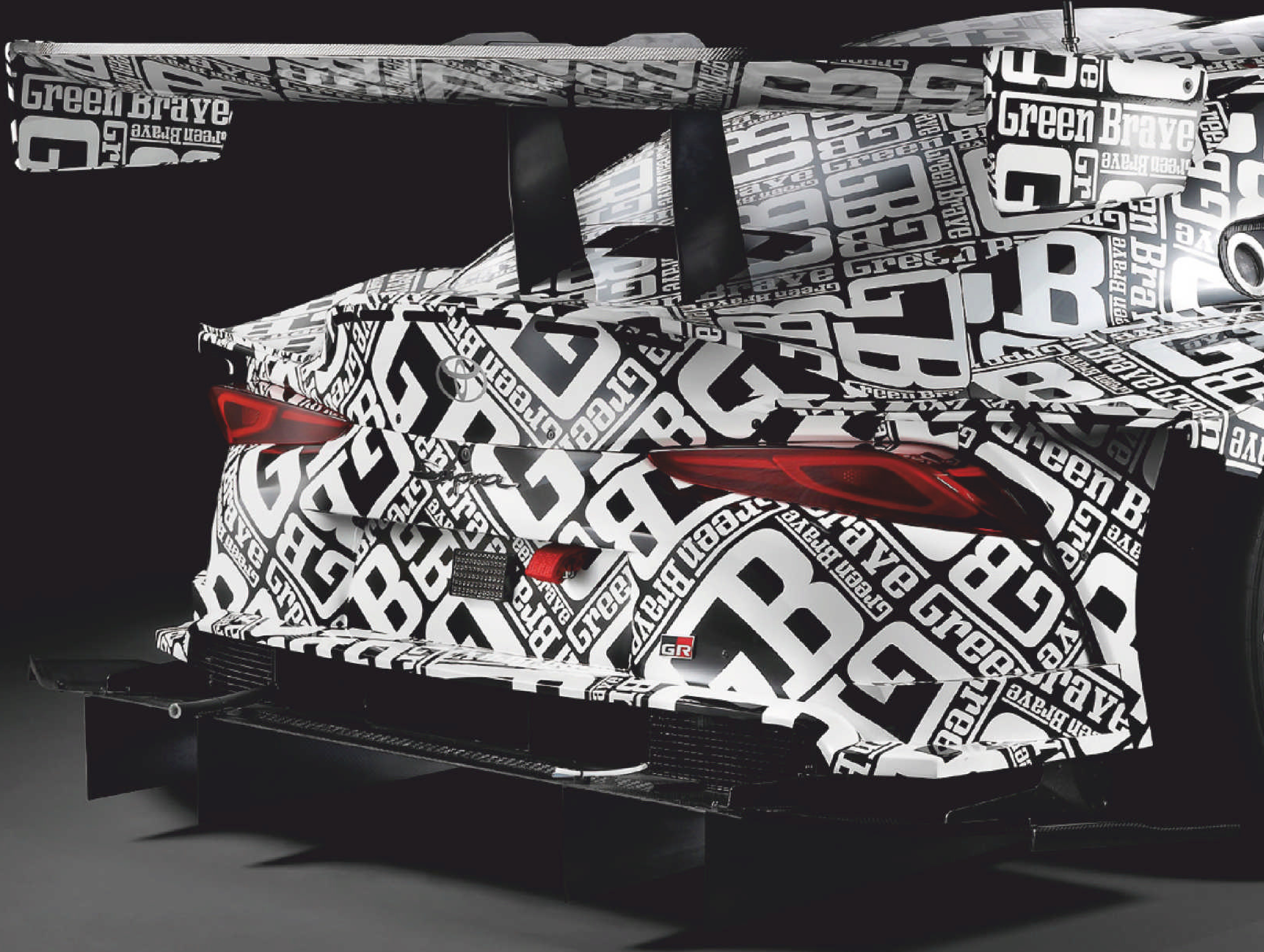
自社チームで参戦するグリーンブレイブでは、エンジニアとふたりのメカニックを専任としつつ、ほかのスタッフは普段、店舗で働くサービスエンジニアで構成されている。まず、GT300よりも前から参戦しているS耐では、年間固定のメカニックがふたりいて、各店舗のリーダークラスふたりと初参戦のサービスエンジニアふたりの計4名を毎戦入れ替えている。GT300では、初年度となった17年にはS耐での仕事を見て4人を選抜。18年以降はふたりを残し、2年担当したら卒業、新しいふたりが入ってくるというシステムを採用している。また、今年からは86／BRZレースにも参戦し、そこでは入社2～3年目の若い社員、希望者を優先的に呼ぶという。そこからS耐へ、そしてGT300へと、レースメカニックとしてのステップアップが用意されているわけだ。

ディーラーのサービスエンジニアにとっては、GT3車両でも充分すぎる経験値を積むことができるだろう。しかし「それ以上に、壊して直してを繰り返して、どうしたら壊れないかを考えられる。『迷ったときには苦労するほうを選べ』。それが当社、平沼の教えでありスタンスなんです」と、MCであり、JAF・GTを選択した理由を青柳監督が明かしてくれた。

実際、その効果はマークX MCでの3年間の経験で実を結んでいるようだ。初めてのJAF・GT製作においては、GRプリウスPHVを走らせるaprの協力を仰ぎつつ、グリーンブレイブの専任メカニックが作り上げた。

GT300で4年目を迎える近藤收功エンジニアは、「正直3年前だったら、JAF・GTでやるのは不安というか、逃げ出したかったと思います（笑）。でも、この3年間で経験豊富な先輩方から多くのことを学びました。それを自分なりに勉強して、いまは設計図の数値からある程度のセッティングを導き出せるようになりました。マークX MCとJAF・GTのGRスープラは、まったくの別モノですが、エンジニアリングに不安はありません」と自信を覗かせる。ボディにおいては、1／4スケールの風洞テストを行なった。そこで得られた数値もまた、近藤エンジニアの自信につながっているのだろう。

ディーラーチームにとって、MCでの挑戦は冒険だったはずだ。そして今年、その冒険はJAF・GTという完全手作りのGRスープラによって、さらに奥地へと進んでいく。ドライバーラインアップは吉田広樹が残留し、その相棒にハコ車でのレースが初めてとなる川合孝汰が選ばれた。これもまた人材育成のひとつであり、冒険でもある。だが、チームは新たな挑戦へのプロセスを楽しんでいるようだった。



F1パワーユニット、2025年に2スト化か!?

「うるさくて臭い」エンジンがF1に乗りうるワケ

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）　Translation：auto sport
Photo：XPB

2025年に導入される新F1パワーユニット（PU）のエンジンは、1・6ℓV型6気筒ターボという現行形式よりも、むしろダカールラリーの二輪部門で使用されているものに近くなるかもしれない。これはF1のチーフ・テクニカルオフィサーを務めるパット・シモンズがブリティッシュ・モータースポーツ・インダストリーの会合で語ったものだ。

2ストロークエンジンに対する評価は、とくにヨーロッパでは芳しいものではない。騒音が大きく、排ガスは臭い。もっぱら小型のスクーターや芝刈り機に用いられる形式である。

しかし、2ストロークエンジンには、他のエンジンにはない利点もある。それはクランクシャフトが1回転するたびに、気筒内で燃焼が発生するという点だ。そのため、従来の4ストロークエンジンよりも高出力かつ、小型・軽量に設計できる。



F1の技術部門を取り仕切るパット・シモンズ。本ページ締め切り直前には、追い抜きを増やすという点で2019年の技術規則は失敗だったとシモンズ本人が認めたという報道もなされているが、2025年のPUはどうなるのか？

なおKTMは最近、二輪車向けに新型の2ストロークエンジンを発表。これは旧世代のそれよりも環境性能、効率ともに段違いに向上している。

今回シモンズが明らかにした構想において特筆すべき点は、何と言っても〝対向ピストンエンジン〟が採用される可能性があるということだ。これは1気筒あたりピストンがふたつ存在し、それが文字どおり向かい合っているという構造をしており、シリンダーヘッドは持たないというユニークなものだ。今日では、この方式のエンジンは大型のディーゼルエンジンか軍用車両でしか採用されていないため、馴染みの薄い人が多いと思う。

「対向ピストンエンジンの技術を採用すべきときが来ていると感じている。ロードカーの熱効率も、近年では50％前後にまで上昇している。近年の直噴エンジンの技術や、過給器の採用、そして新たな点火システムにより、非常に効率に優れ、環境にも優しい2ストロークエンジンが実現可能だ。私は新たな2ストロークエンジンに可能性を感じている」と、シモンズは熱心に語った。

シモンズは、新世代F1PUのアウトラインを明らかにした。排気量は現状よりもさらに小さく、おそらく850ccになる見とおし。当然、内燃機関は継続して採用されるが、ハイブリッドシステムが強化され、より高出力なものになるだろう。

また、シモンズは昨年、F1においても合成燃料の使用を推し進めていく方針であることを明らかにしているが、25年のPUがF1における化石燃料を使用する最後のシステムになると思われる。シモンズは次のように語る。

「次のPUが液化炭化水素燃料を使用する最後のものとなるかもしれない。かなり高い確率で内燃機関エンジンを使用し続けるだろうが、その燃料は水素に転じる可能性がある」

現在、自動車業界は電気自動車（EV）への方針転換に注力しているが、F1に参戦するチームは盲目的なEV信仰は間違いであると捉えている。合成燃料とダウンサイジングターボエンジンを組み合わせたF1マシンのほうが、フォーミュラEマシンよりも〝グリーン〟だというのだ。

「私は内燃機関には今後も長い未来が存在すると確信している。何もEVに落ち度があるわけではなく、それらが万人にとっての最適解にならないのには理由があるのだよ」

シモンズとチームは現在、25年からのPUの構想を練っている最中だ。しかし、それは21年からの空力に関するレギュレーションと同じ筋道をたどることになりそうだ。チームとマニュファクチャラーはこの規則の策定に大いに関わったが、それはレギュレーション策定を大きく遅らせる結果となった。新世代PUも装いを新たにした車体とともに21年に導入される予定だったが、結局チームとマニュファクチャラー、FIA、F1は新ルールをまとめ上げることができなかった。

したがって、新たなPUのビジョンは、どんなに早くとも今年後半にならないと見えてこないだろう。

追悼

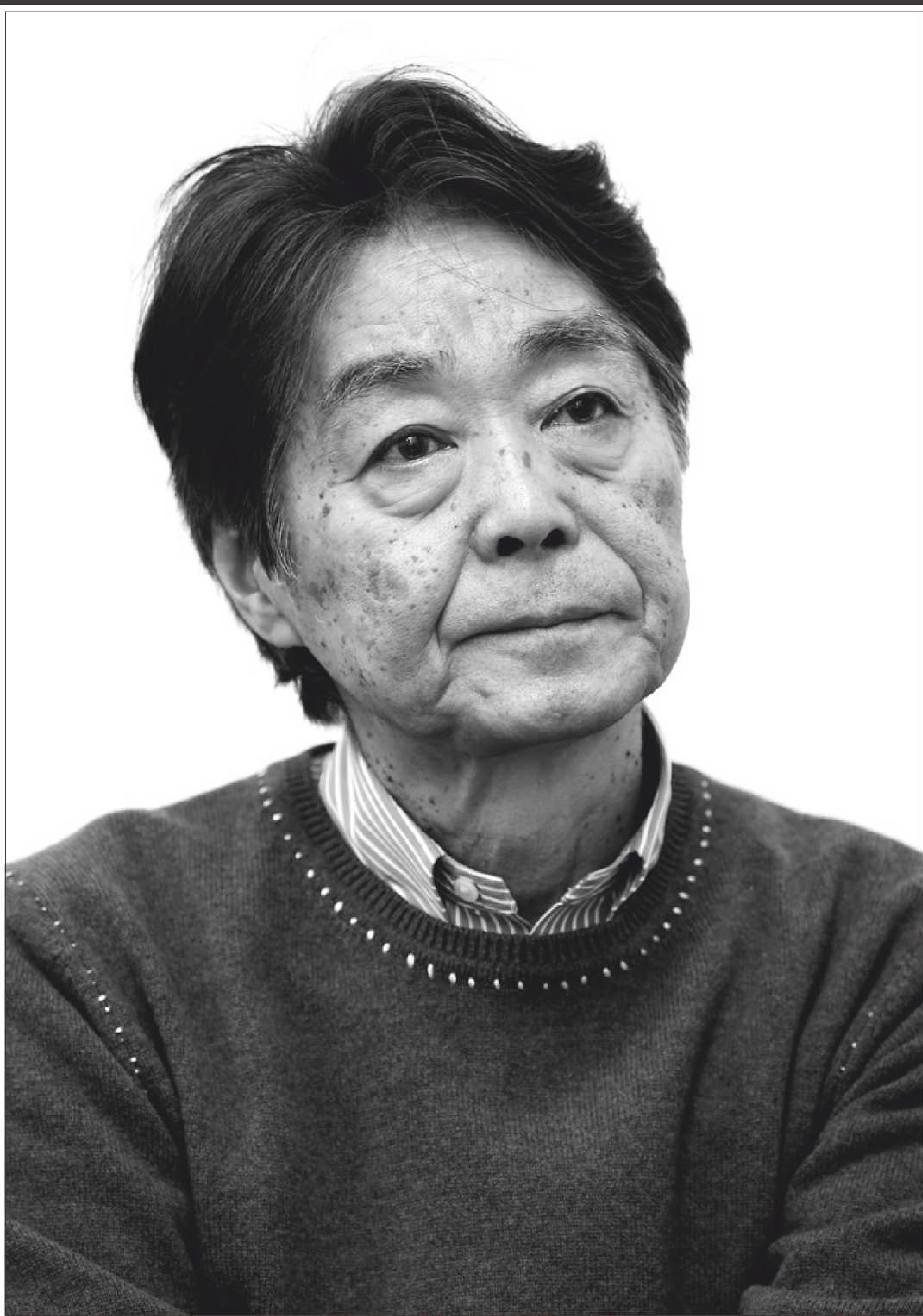
モータースポーツジャーナリスト

今宮 純

F1を愛し続けた唯一無二のジャーナリスト

令和2年1月4日、モータースポーツジャーナリストの今宮純氏が虚血性心疾患にて逝去された。享年70。日本のモータースポーツ報道に多大な貢献をされた故人に、謹んで哀悼の意を表します。

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa） Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



1949年3月18日生まれ。神奈川県出身。日本のモータースポーツジャーナリスト。1973年のオランダGPがF1初取材。全日本F2、ル・マン24時間レース、インディ500などの取材も重ねた。1987年にフジテレビでF1のテレビ中継が開始されると解説者に起用され、1994年シーズン終了まで全戦での解説を務めた。1996年から再びF1中継の解説に復帰。2003年からはフジテレビNEXTにて解説者を務め、穏やかな口調と分かりやすい解説は初心者からF1マニアまで幅広く支持されていた。

2020年の明けとともに今宮純さんが急逝された。

1976年に富士スピードウェイでF1世界選手権イン・ジャパンの曙を目撃した、いまでは数少ないジャーナリストのひとりであった純さんは筆者よりも数ヶ月先輩の同い年、言わば団塊世代のF1フリーク仲間であった。普段は決して多くを語る人ではなかったが、F1の話になると熱く、その波長が筆者のファナティックな波長と共振し、ふたりで語るF1話にはきりがなかった。

〝F1が、モーターレーシングが、好きであること〟を仕事の軸に据え、ぶれることなく最後まで貫いていた。物事や仕事に愛を語れば馬鹿にされる世の中になってしまったが、おそらく純さんほど本当にF1を愛し続けたジャーナリストはそういるものではない。F1を好きであり愛しているがゆえに、他人の意見に迎合しない今宮節が貫かれ、自らのジャンルを築き上げた人だったように思う。

記憶とデータへの執念が独自のF1感を作り上げ、そのストイックなF1愛は平凡な世界に身を置く人には理解できないほど、じつに真摯であった。そして自らの手で自らの道を切り開くしかなかった我らのような世代の人間には、それが強い共感を得て多くの信者を生んでいった。

筆者は90年を最後にメカニックとしての現役を引退し、91年よりジャーナリストの道に入ったが、そのビギナー時代からジャーナリズム・メディアの世界に戸惑う筆者に力を貸してくれていた。それ以来、まるでメカニック時代の相棒のように多くの仕事をともにした。とくにテレビ中継の仕事ではまさに相棒となってくれていたのだ。純さんと筆者の間では我々を〝純・哲コンビ〟と称し、よく「今度のレースは純・哲だよね？」という会話が交わされていた。お笑いではないが、筆者がボケで純さんが突っ込みのような関係だったと思う。

F1はいま大きな過渡期の混乱のなかにいる。19年の開幕戦前にF1グランプリのレースディレクター、チャーリー・ホワイティングを失い、言わば路頭に迷った感を免れない。メーカー力が異様に台頭し、もはやプライベーターの居場所がなくなってしまった。21年にはレギュレーションが大幅に変更されるが、メーカー力とプライベーターの格差縮小などほぼあり得ないに近い。またマシンは均一化に近づきつつあり、F1の近未来にはワンメイク化、インディ化、あるいはEV化などが見え隠れしてきた。競争自動車の最高峰F1の姿は純さんが求め、我らが愛し憧れたF1とはまったく違う物へと大きく変わろうとしている。

ふたりでお酒を飲むと必ずF1の近未来像について語り合った。変貌してゆくF1の姿。ジェームス・ハントやニキ・ラウダ、アイルトン・セナやネルソン・ピケ、あるいはナイジェル・マンセルなど、個性的でアナログな野生派のカリスマドライバーたちが消え行き、現在では精密に構築されたデジタルドライバーたちが、エンジニアの管理下のもとで最新ハイテクで武装されたマシンのオペレーターとしてその技術を競う。

こういった状況に対してネガティブな見方をしてしまう筆者とは違い、純さんはそんななかからポジティブな部分を探り出してきた。我らが愛するF1をネガティブに見れば、これまでの自分たちを否定するのと同じことになるからだ。しかし純さんはどんなときでもF1をポジティブに見て、愛し続けることを肯定してきた。これは純さんが筆者に教えてくれた、まさにF1愛の神髄なのだと思う。「自分の人生をポジティブに謳歌する。それは自分の生きてきた道を否定しないことだ」と。

今宮純はそういう意味で〝寡黙な唯我論者〟だったのかもしれない。団塊世代はふたつにひとつだ。企業戦士となって必死で働き命を削るか、自らの信じた道を進み個として生き抜くか。今宮純は後者の生き様をひたすら貫いていた。多くを語らず、迎合もしなければ表向きの反発もなく、寡黙に独自の道を歩みとおした。

純さんのF1報道への真摯さは、筆者のように〝思い違い〟や〝間違い〟などのいい加減さがなく、レースへの予習・復習を怠らず、常に確実なデータ解析と博物館級の今宮ノートの存在、それも叩けば響くように回答は瞬時に提示される。今宮データベースからのレース解析も素早く、当を得ていて一線を画していた。だからこそ機械の技術面とレースへの観念的な見方をする筆者とは立ち位置が違ったのだが、感性の波長は見事に共振していて、それが良きコンビとなっていた理由だと思う。F1が好きで一献を傾けながら尽きない話しにのめり込む。今宮純とのF1付き合いは〝団塊世代冥利に尽きる〟と言ったら笑われるかもしれないが、まさにそんな素敵な付き合いだった。

今年もまたF1の時間を共有できると楽しみにしていて、その話で盛り上がっていたところに届いた突然の訃報。胸の奥に空いてしまった大きな空間、悲しみにも増して重くのしかかる喪失感――世界からシンプルなF1愛がひとつ消えてしまった。

毎年お正月に送る年賀メールに、このお正月、純さんからの返事は届かなかった。

F1フリークから愛をこめて　合掌。



日本レース界において多大に貢献した神谷氏。同氏のお別れ会は、四十九日を迎える2月に行なわれる予定だという。なお、「ウエストレーシングカーズ」の新たな代表取締役に、神谷氏のご子息である神谷弦氏が就任することが1月9日に発表された。

追悼

日本レース界を裾野から支え続けたコンストラクター

ウエストレーシングカーズ代表取締役

神谷誠二郎

Text & Photo：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）

ウエストレーシングカーズの代表取締役である神谷誠二郎氏が昨年の12月29日に亡くなられた。享年72。葬儀は故人の希望により、近親者のみで執り行なわれたという。

遺族からフェイスブックでその報告を受けたとき、文字どおり言葉を失った。療養中であったことは知っていたが、昨年の鈴鹿クラブマン最終戦とあわせて開かれたVITA&CS2イヤーエンドパーティには、神谷氏も姿を見せていた。それが12月8日のことだ。車椅子姿ではあったが、いつもの笑顔が見られ、スピーチなどもしていたからてっきり快方に向かっているものと思っていた。しかし、実際には「これだけには絶対、参加したい」という強い意志のもと、相当な無理をして出席していたことを後日知ることになる。

ウエストレーシングカーズといえば、コンストラクターとしてレーシングカーの設計、製作を担ってきたことで知られるが、実際にはそれだけではない。カテゴリーの構築にも、長年尽力してきた。古くはFJ1600やRS、そして現在に至るスーパーFJやJAF F4など。ツーリングカーではない、純レーシングカーによるレースのほとんどに、何らかの形で神谷氏は関わっている。それこそレギュレーションまで定め、数多くのカテゴリーを立ち上げてきた。ことVITAとCS2に関しては、ウエスト独自のカテゴリー。その隆盛の様子と走らせる人々の笑顔を、最後に目に焼きつけておきたいという思いがあったのは間違いない。

神谷氏がベルコウエストを設立したのは1973年。当初の社名は、同氏がメカニックとして鈴木板金（ベルコ）で修行を重ねていたからで、独立にあたり同社の関西代理店を兼ねていたことに由来する。コンストラクターとしての第1作は、FL500のウエスト759。75年に中嶋悟氏のドライブで、チャンピオンに輝いた。83年には法人化にともない、社名をウエストレーシングカーズと改めている。

長きに渡る歴史のなかで産み出されたレーシングカーの総数は1300台を超え、オリジナルのマシン以外にも、初代ザウルスやザウルスジュニア、フォーミュラスズキといったメーカー系ワンメイクレース車両もある。なかでも最大のヒット作となったのはVITAで、2010年のスタートから18年には生産台数は200台を突破。その台数は、まだまだ伸び続けていくだろう。また、神谷氏はアジア諸国もターゲットとし、古くはインドネシア、近年は韓国、中国、台湾、フィリピンにも進出し、発展途上国においてもモータースポーツの礎を築き続けてきた。

個人的な思い出は数え切れない。もちろん、楽しいお酒を交わしたこともあるが、もっとも印象に残るのは、常に笑顔で接してくれて、パドックやピットを歩いていると向こうから声をかけてくれることが圧倒的に多かったことだ。これは神谷氏を知る方なら、共通の認識なのではないか。それだけ目配り、気配りのできる人物だった。

ただ、近年は挨拶の後に交わす会話に、今後のレース界を憂う内容が多かった。いわく「このままだとレースに使えるエンジンがなくなってしまう、制御がすごすぎて」、「VITAにヴィッツのCVTを試してみたけど、うんともすんとも動かなくてね」など……。それもこれも絶えずレース界の先を見据え、誰もが楽しめる、そして腕を磨ける環境作りを思い描いていたからにほかならない。

誰よりエネルギッシュだった神谷氏。モータースポーツを裾野から長く支え続けてくれたことに感謝したい。



「エキサイティングマシンを安全かつローコストで」というコンセプトで生まれたVITA。動力性能は控えめだが、4輪ディスクブレーキを採用するなど、アマチュアでも安心して操縦できるマシンになっている。

FIAフォーミュラ3選手権 検証

新生F3はなぜ関係者に手のひらを返させたのか

スタートだけでも平等に。

FIAがそれまでのGP3シリーズを改定する形で誕生したFIA F3選手権
開幕前は懐疑的な意見が多かったものの、2019年シーズンは大成功とも言えるものとなった
他のシリーズが羨む開催1年目となった要因とは何だったのか?

Text：ロベルト・キンケロ（Roberto Chinchero）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：FIA F3

FIAがフォーミュラ界の再編の一環として、フォーミュラ3（F3）カテゴリーに施す大改革の詳細を発表したのは2018年のこと。F3そのものを、国際シリーズのインターナショナルF3（F3I）とその下の地域シリーズのリージョナルF3（F3R）に分割。さらに、各シリーズのシャシー、エンジンともにワンメイク化した。近年、シャシーはダラーラのワンメイク状態になっていたものの、多数のシャシーコンストラクターやエンジンメーカーがしのぎを削りながら紡いできた〝マルチメイク〟フォーミュラカテゴリーの長い歴史に終止符が打たれたのだ。

モータースポーツ界は伝統を重んじる。当然、F3というカテゴリーの体系を、これほどまでに劇的に変更するのは、かなり大胆な試みのように思われ、多くの関係者がこれに否定的な反応を示すのも頷けた。

「F3」という名称は存続したが、実質的には同年まで開催されていたGP3シリーズをF3Iとすべく『FIA F3選手権』へと名称を変えただけだ。同シリーズはGP2シリーズと同じくワンメイクシリーズであった。FIAは17年にGP2をFIA F2選手権にシリーズ名を変更し、傘下に収めている。FIAはGP3にも同じことを行なったということだ。

狙いどおりの〝成功〟

このプロジェクトの〝クオリティ〟という観点における最終的な評価は、批評家の意見やコース上の結果による



ところが大きいが、開催初年度となる19年シーズン中に寄せられたフィードバックは、当初予想されていた以上に肯定的なものが多かった。
Ｆ3でもっとも高く評価されたのは、グリッドに30台ものマシンが並んだことだ。世界的に見ても近年では初年度からこれほどまでに多くのエントリーを集めた例は多くはない。レース／イベントを重ねるごとにさらにポジティブな要素が増え、このプロジェクトは順調に前進していった。
評価すべき要素のひとつとして、信頼性の高さが挙げられる。18年にＦ２のマシンが新型に切り替わった際には技術的なトラブルが続出し、シリーズの運営を左右するような最悪の事態に陥った。こうした前例があったせいで、開幕前にはＦ３に対しても懐疑的な声が多く聞かれていた。
ところが、実際に蓋を開けてみると、正しい方向に向かっていることが分か

2019年 FIA F2アブダビテストエントリーリスト

Driver	Team
D.ティクトゥム	DAMS
S.ゲラエル	DAMS
C.アイロット	ユニ・ヴィルトゥオーシ
周冠宇	ユニ・ヴィルトゥオーシ
M.アームストロング	ARTグランプリ
C.ルンガー	ARTグランプリ
N.マゼピン	カーリン
角田裕毅	カーリン
N.カリ	カンポス・レーシング
G.サマイア	カンポス・レーシング
P.ピケ	チャロウズ・レーシングシステム
L.デレトラ	チャロウズ・レーシングシステム
R.ボシュン	MPモータースポーツ
F.ドラゴビッチ	MPモータースポーツ
M.ラグナタン	MPモータースポーツ
A.マルケロフ	BWT HWAレースラボ
G.アレジ	BWT HWAレースラボ
R.シュワルツマン	プレマレーシング
M.シューマッハー	プレマレーシング
L.ギオット	トライデント
佐藤万璃音	トライデント
R.ニッサニー	トライデント

上記は2019年シーズン閉幕直後にアブダビで実施されたテストのエントリーリスト。多くのチームが2020年に起用するドライバーを走らせたと見られている。今季に向けて新チームが誕生するという噂は根強くあるが……？

R.シュワルツマン
M.アームストロング
P.ピケ
C.ルンガー
角田裕毅
N.カリ
F.ドラゴビッチ

FIA F3選手権の"卒業生"として、2020年のFIA F2選手権にステップアップすることが予想される7名。昨季タイトルを獲得したシュワルツマンを始め、角田裕毅らメーカー傘下の育成ドライバーが名を連ねた。



った。シャシーに初期トラブルはなく、その後も大きな支障もなくシーズンが進んでいくのを見て、オーガナイザーたちはほっと胸をなでおろした。見応えのあるレースが多く、緊迫したトップ争いが繰り広げられた。

また、開幕前に従来のＦ３に慣れ親しんでいたチームが心配したのは、テストの少なさだった。ところが、ドライバーはこのことについて、まったく不満を漏らしておらず、それどころかプライベートテストがなくなったことで、これまでのように一部のドライバーがアドバンテージを得ることがなくなったとして、歓迎したくらいだった。19年に終焉を迎えたＦＩＡ Ｆ３ヨーロピアン選手権を制したミック・シューマッハーやランド・ノリスらは、豊富な資金力を武器にテストを精力的にこなしていた。開幕前に存分に走り込むことによってマシンに順応した彼らは、資金の少ないドライバーに対して優位に立っていた。

しかし、新生Ｆ３はすべてのドライバーをイコールコンディションにした。つまり、プライベートテストを制限することで、資金の豊富なドライバーのアドバンテージをなくすことに成功したのだ。その回数は多くないとしても、全員が公式テストで同じ距離をドライブできることで、全員に等しくチャンスが与えられるようになっている。

その結果、優秀なドライバーが次々に頭角を現した。その証拠と言えるのは、19年にＦ３に参戦していた７人ものドライバーが、20年はＦ２にステップアップすると見られている点だ。こ

新生F3はテストを制限することで平等を生み出した

2020年 スーパーライセンスポイント配点表

下に記載したのは2019年12月に発表された、2020年におけるシリーズごとのスーパーラインスポイントの配点。FIA F3選手権に関しては、4位以下のポイントが昨年よりも増加している。また、今シーズンからFIA公認のフォーミュラ・リージョナル日本選手権と、全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権も名を連ねたが、FIA公認ということでリージョナル選手権の方が配点は多い。

	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
FIA フォーミュラ2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
インディカー	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA フォーミュラ3	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
FIA フォーミュラE	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC（LMP1）	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Fリージョナル・ヨーロッパ	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
スーパーフォーミュラ	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WEC（LMP2）	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
DTM	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
スーパーGT	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
F3リージョナル・アジア	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
F3リージョナル・アメリカ	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
F3リージョナル・ジャパン	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
IMSA プロトタイプ	18	14	10	8	6	4	2	1	0	0
FIA WTCR	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
インターナショナルスーパーカー	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR カップ	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
インディライツ	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Wシリーズ	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Fルノー・ユーロカップ	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
ユーロフォーミュラ・オープン	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
スーパーフォーミュラ・ライツ	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
ナショナルFIA F4	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
AsLMS／ELMS プロトタイプ	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC（LMGTEプロ）	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC（LMGTEアマ）	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GT-LM	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
アジアン・ウインターシリーズ	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
地域F3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
インディ・プロ2000	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR ナショナル	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
トヨタ・レーシングシリーズ	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
インターナショナルGT3シリーズ	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
FIAカート世界選手権シニア	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
FIAカート大陸選手権シニア	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
FIAカート世界選手権ジュニア	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
FIAカート大陸選手権ジュニア	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

スタートだけでも平

れだけでも素晴らしい成果を挙げたと言えるだろう。その好影響は20年のF3のドライバー市場にも現れている。従来は1月に入ってもドライバー市場が活況を呈していたものだが、今年はクリスマス休暇を迎える前に90％のシートが決まっていた。

F3Rはいまだ模索中

他のカテゴリーが羨む台数を集め、新生F3は上々のスタートをきることができた。たとえば、19年にスタートを切ったF3R選手権である『フォーミュラ・リージョナル・ヨーロピアン選手権』は、全8戦を開催したものの、開幕に集まったのは10名程度。優れたチームや素晴らしいコースなど、選手権自体の技術的価値は認められているものの、新しいシリーズはプランニングが大幅に遅れたこともあり、フォーミュラ・ルノーとバッティングした代償を払うことになった。しかし、このプロジェクトは継続されており、ドライバーは4月1日まで自由にテストを行なうことができる。つまり、好きなだけ走り込むことができるというわけだ。さらに、F3に参戦するには100万ユーロの資金が必要とされるのに対し、フォーミュラ・リージョナル・ヨーロピアン選手権のバジェットは65万ユーロとかなり低く抑えられている。そのため、〝ヨーロッパのリージョナル〟は好きなだけ走り込むことができる唯一のカテゴリーだと認識したドライバーたちは、これを有効活用しようと思っているはずだ。

20年に向けFIAは、フォーミュラ・リージョナル・ヨーロピアン選手権のチャンピオンに25点ものスーパーライセンスポイントを付与することを決定。さらに、20万ユーロという多額の賞金も授与することとした。

また、オーガナイザーはフォーミュラ・リージョナル・グローバル・チャレンジを設定。これはカレンダーがバッティングしておらず（別表参照）、ともにFIA公認のフォーミュラ・リージョナル選手権であるヨーロピアン選手権と、F3アジアン選手権を〝連携〟させようというものだ。ドライバーは年間を通じて両方のシリーズにエントリーでき、両方のシリーズを制すれば、なんとスーパーライセンスポイントが〝ボーダーライン〟を越える43点も獲得できるというのだ。

これによってシリーズのクオリティ向上を図ることができると、オーガナイザーは大いに期待を寄せている。少なくとも20人のドライバーのエントリーを期待しているようだが、達成不可能な目標ではないだろう。

20年には日本でもFIA公認のフォーミュラ・リージョナル選手権が発足する。新たな〝日本のF3〟は、新生F3選手権のように成功を収めることができるだろうか。いつも言われているように、実際にレースが行なわれてみないことには、最終的な結論を導き出すことはできない。

2020年 F3アジアン選手権カレンダー

Rd	開催日	サーキット
Rd.1	12月14〜15日	セパン
Rd.2	1月10〜11日	ドバイ
Rd.3	1月17〜18日	ヤス・マリーナ
Rd.4	2月14〜15日	セパン
Rd.5	2月22〜23日	ブリラム

2020年 Fリージョナル・ヨーロピアン選手権カレンダー

Rd	開催日	サーキット
Rd.1	4月24〜26日	ポールリカール
Rd.2	5月15〜17日	モンツァ
Rd.3	5月29〜31日	イモラ
Rd.4	6月12〜14日	バレルンガ
Rd.5	7月10〜12日	ハンガロリンク
Rd.6	9月11〜13日	レッドブルリンク
Rd.7	10月2〜4日	ムジェロ
Rd.8	10月23〜25日	バルセロナ

FIA公認のフォーミュラ・リージョナル選手権として開催されている両シリーズ。F3アジアン選手権は昨年12月に開幕戦が行なわれており（日本からは笠原右京らが参戦）、2月中に閉幕するウインターシリーズとして開催されている。



as流 ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.22

ALFA ROMEO GIULIETTA

世界のトレンドに疑問を投げかける流麗ハッチバック

世界中に熱狂的なファンが存在するアルファロメオ
2009年にデビューした3代目ジュリエッタは
そのスタイリングだけでも世界に影響を与えそうなクルマだ

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：WTCR

モータースポーツの歴史を紐といていくと、アルファロメオの栄光を目にすることができる。その旧き良き時代の名前『ジュリエッタ』を復活させて、3代目として現行型が登場したのは2009年だから、デビューからすでに10年も経っていることになる。当初は1・4ℓのベースモデルもラインアップしていたが、現在日本で販売されているのは、シリーズで最も高性能な1750cc直噴ターボを搭載したヴェローチェのみ。このパワートレーンはミッドシップスポーツカー4Cと共通で、直4ターボ+乾式6速DCTの組み合わせとなる。

かつて超高性能車に採用されてきたDOHCエンジンを乗用車へ積み込んだアルファロメオは、スポーツセダンのトップブランドだった。後にその座をBMWが奪うのだが、覇権争いは実際にモータースポーツの世界でも演じられた。FRレーシングカーの基本レイアウトであるトランスアクスル方式、快音を発するエンジン、そして世界を魅了するイタリアンデザインが組み合わされ、アルファロメオの世界観を強力に構成していた。

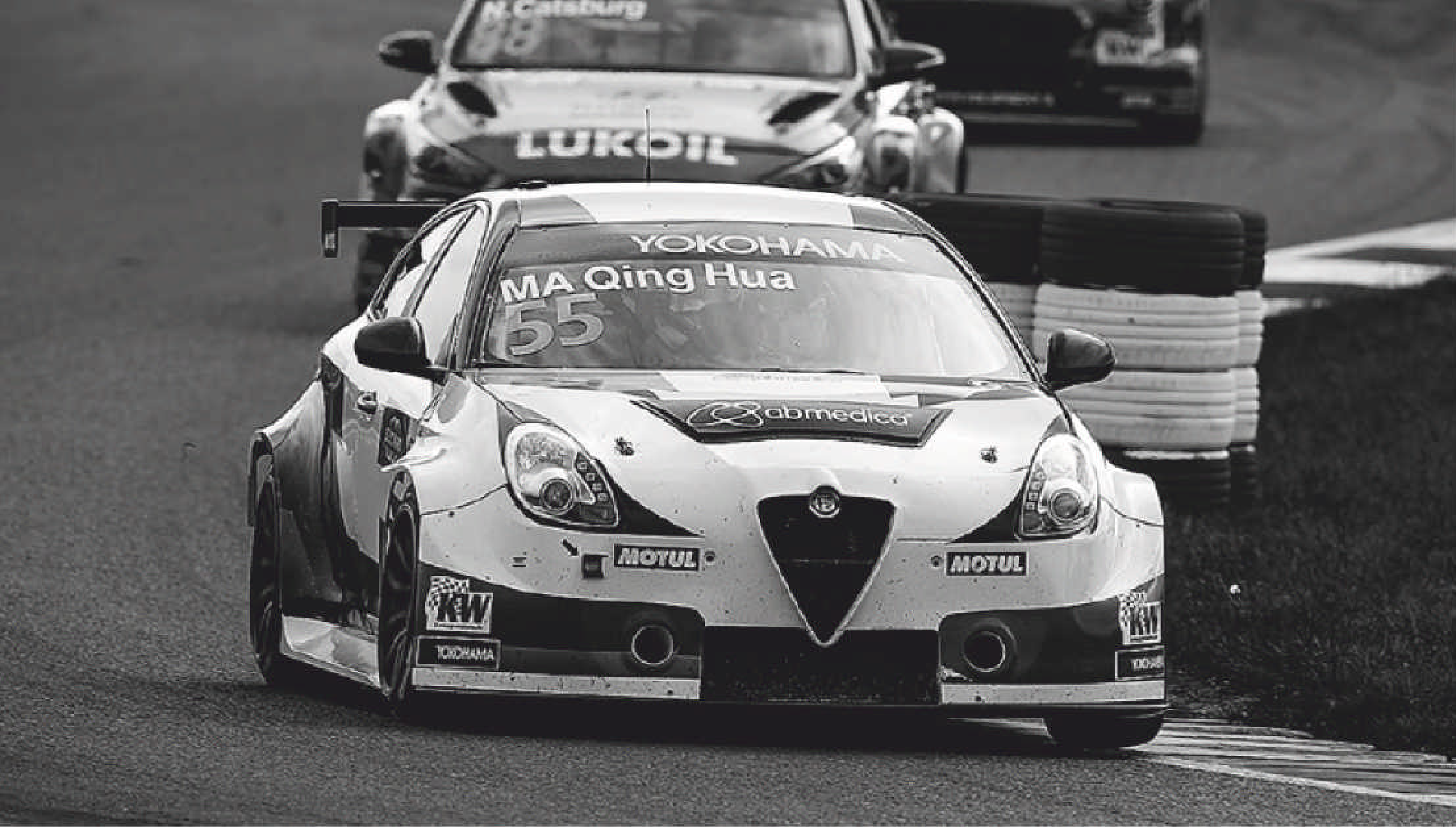
現行ジュリエッタはエンジンを横置きにしたFFという常識的なレイアウト。プラットフォームはフィアットとクライスラーに採用される新世代のもので、ポテンシャルは高い。

直噴ターボというとマイルドな性格を想像しがちだが、エンジンのフィーリングはスポーティ。ライバルとなるフォルクスワーゲン・ゴルフGTIと比較すると、エンジンマウントがタイトなので走り出しがスッキリしている。これはとても大きな差だ。パワーは240psもあるがターボっぽさはなく、回転を上げていきたくなる。最近のハイパワーFFらしく、低いギヤでは駆動系を保護するためにトルクリミッターが作動する。また、吸気音を拡大再生するサウンドクリエーターの効きが強く、迫力のサウンドが車内に響くため、気分を盛り上げてくれる。

6速DCTはしっかりクリープもついているほか、可能な限り素早く変速



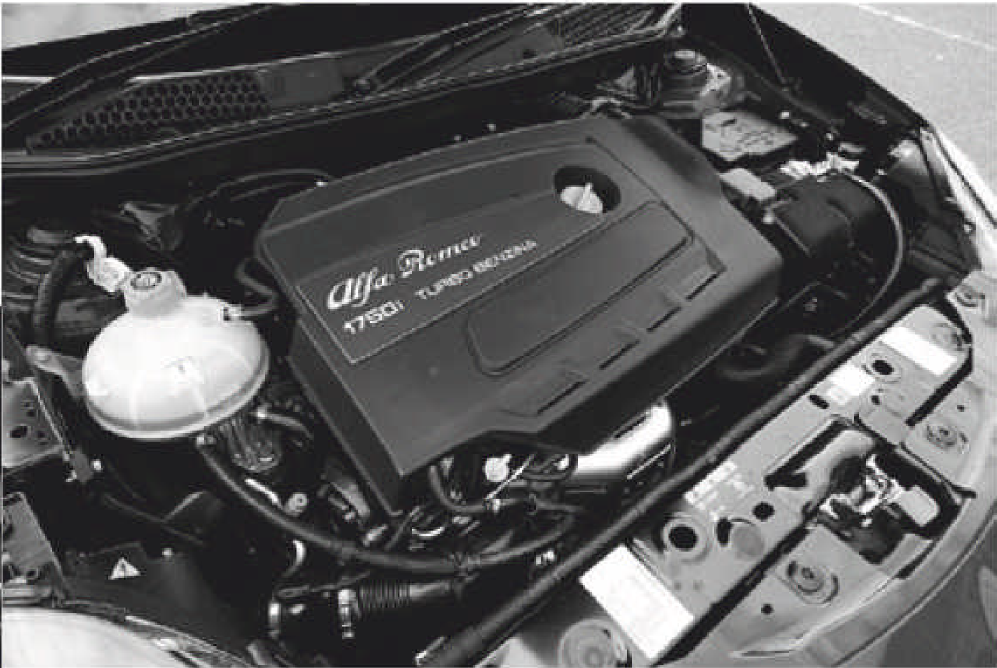
S.Okamura



WTCR

世界的に人気を博すカテゴリーのひとつであるTCRで、ジュリエッタのレーシングバージョンを目にすることができる。排気量２ℓが上限となるこのカテゴリーにおいて、ジュリエッタは1.8ℓ未満とやや控えめな数値。しかし、性能調整によるバラストも含めて軽量であるため、しっかりと他のマシンと渡り合う速さを見せており、2019年シーズンの世界ツーリングカーカップ（WTCR）でも第３戦スロバキアで勝利している。


S.Okamura



S.Okamura

目新しさはないものの安心感のあるコックピット（左）。ドライバーの目の前には、アルファ伝統の独立した大径のメーターが２つ並ぶ。古いと言えば古いが、長い針がビュンビュン動く様が気分を盛り上げてくれる。メーター類に関しての近年のトレンドは全面液晶で、マシンの詳細な情報やナビを表示できるようになっているが、そこまでの情報が必要ないという人には、ジュリエッタのようなインパネはうれしいものだろう。


S.Okamura

させる意図もないようで、DCTらしいダイレクト感はありながらも、普通のATに近い扱いやすさがある。

今回久しぶりにジュリエッタに試乗したのだが、そのスタイリングの魅力を再認識させられた。無駄に角張っていない艶やかなボディラインは、世界のトレンドとは一線を画している。日本では物置にタイヤをつけたようなデザインのクルマが主流だが、世界的に見てもルーフへの絞り込みを抑え、スペースを優先したスクエアなキャビンがトレンドだ。そんな流れにジュリエッタは「それ、本当にカッコイイ？」と問いかけているように思える。

実際、ジュリエッタの外観は多くのデザイナーにインパクトを与えたようだ。類似したモデルがいくつか生まれており、日本車でもトヨタ・オーリスは明らかにジュリエッタを意識したディテールを持つ。

とはいえ、アルファロメオ全体が苦戦していることもあり、ジュリエッタの寿命もそろそろ尽きそうな状況らしい。電動化に舵を切ることになれば、小型・軽量でスポーティなモデルは消えゆくことが確実だ。つまり、現在のジュリエッタのようなモデルは、もう生まれてこないことになる。もちろん、多くのメディアが主張するとおりに、間もなくEVが主流になるというようなことは起きない。しかし、アルファロメオのように財政的に余裕のないメーカーは、電動化しやすいSUVなどに注力する状況に追い込まれてしまう。

そんなメーカーの事情はともかく、ジュリエッタはデザインもハードウェアも、まだまだ魅力的なクルマだ。レーダークルーズや自動ブレーキを持たない点以外、ゴルフに対するハンデは感じない。走らせている時だけでなく、クルマを降りてから振り返って惚れ惚れしたい人にお勧めしたい。そんなクルマである。

アルファロメオ ジュリエッタ ヴェローチェ 主要諸元

車体	
車名・型式	ABA-94018P
全長／全幅／全高	4350／1800／1460 mm
ホイールベース	2635 mm
トレッド 前／後	1555／1555 mm
最低地上高	— mm
車両重量	1440 kg
乗車定員	5名
駆動方式	FF
トランスミッション	Alfa TCT（6速乾式ツインクラッチトランスミッション）
ステアリング	ラック&ピニオン（電動パワーアシスト付き）
サスペンション 前／後	マクファーソンストラット ／マルチリンク
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ディスク
タイヤサイズ 前／後	225/40R18／225/40R18
エンジン	
エンジン型式	940B2
エンジン形式	直列4気筒 DOHC 16バルブ インタークーラー付ターボ
エンジン排気量	1742 cc
ボア／ストローク	83.0／80.5 mm
圧縮比	9.2
最高出力	177kW（240PS）/ 5750 rpm
最大トルク	340Nm（34.7kgfm）/ 2000 rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	60ℓ
燃料消費率（JC08モード）	10.6 km/ℓ

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：PORTUGAL

ハミルトンが2020年に背負うプレッシャー

それでも王者は立ち上がる

2019年に自身6度目の世界タイトルを手にしたハミルトン
30代半ばとなってもまったく衰えを見せない世界王者だが
2020年はひとつ"節目"となる年になるかもしれない

2020年のF1シーズンを何のプレッシャーもなく迎えられるドライバーがいるとすれば、それはルイス・ハミルトンに違いないと、誰もが思うことだろう。19年に6度目の世界選手権タイトルを獲得した彼は、すでに偉大な記録をいくつも樹立しているだけでなく、今年中か遅くとも21年の前半には、ミハエル・シューマッハーが保持しているグランプリ通算91勝という大記録を塗り替える可能性が高い。メルセデスのチーム内における地位も揺るぎなく、もし彼が望むなら、ほぼ希望どおりの条件でシルバーアローと新たな契約を結べるだろう。そう考えれば、プレッシャーを感じる理由など何もないように思える。

だが、少し掘り下げてみると、そうとばかりは言い切れない部分も見えてくる。まず、20年は現行レギュレーションの最後の年だ。したがってメルセデスが21年以降も、フェラーリやレッドブルを筆頭としたライバルに対して技術的優位を維持できるという保証はない。つまり、シューマッハーが持つ"7度の世界チャンピオン"という記録に肩を並べるチャンスも、今年が最後になるかもしれないのだ。さらに「あとわずか7勝」に迫ったF1での最多勝記録についても、まったく同じことが言える。そして、19年シーズン後半にはシャルル・ルクレールやマックス・フェルスタッペンを始めとする若い世代のドライバーたちが、真正面からハミルトンに挑みかかり、現世界王者を打ち負かす場面もたびたび見られた。

昨年、ハミルトンは新世代のドライバーたちについて、自分たちの「常識」とは違う戦い方をすると、たびたび苦言を呈していた。モンツァでルクレールにダートへ押し出された直後、シンガポールで行なった長時間にわたるインタビューをした際にも、彼はレースディレクターが以前より寛大になっていることを指摘したうえで「だから、彼らはブレーキング中でも平気でラインを変え、それに対して何の罰も受けない。僕らの時代には、ありえなかったことだ」と語っている。だが、彼はこう付け加えることを忘れなかった。

「僕もハードに戦うのは好きだし、どんなことにも適応できるという自信がある。むしろ熾烈なバトルを楽しみにしているよ」

そして、その言葉に違わず、ハミルトンはメキシコGPの1周目に、さりげなくフェルスタッペンをコース外へと追いやって見せた。

フェルスタッペンやルクレールが、今年から急にアプローチを変えてくることはないだろう。よって、予想されているようにトップ3チームの戦闘力が昨年以上に拮抗するならば、ハミルトンが激しいバトルに直面する可能性は、これまでよりずっと高くなるはずだ。そして、彼がふたりの気鋭の若手に負けじと、それに応じる戦い方をすれば、一段と見応えのある好レースが展開されるのは間違いのないところだ。しかし、それと同時に彼ら全員が選手権ポイントを取りこぼす確率も高まる。近年のF1マシンは、ホイール同士をぶつけ合うようなバトルによって空力パーツを破損してしまえば、パフォーマンスが大きく低下してしまうからだ。

また、そうしたハミルトンの戦いは、チームメイトのバルテリ・ボッタスが漁夫の利を得るチャンスが増えることにもつながる。好調な週末のボッタスには、実力でハミルトンに勝てるだけの速さがある。ルクレールやフェルスタッペンとのバトルの末に、ハミルトンが貴重なポイントを落とした場合、それを拾う位置にいるのはおそらくボッタスだ。そうした形で得点を重ねていけば、彼はシーズン終盤までタイトルを争うことになるかもしれない。

ハミルトンの20年シーズンがどのようなものになるにせよ、間違いなく言えることがひとつある。新世代のドライバーたちの挑戦を退けることができるかどうか、7度目の世界選手権タイトルを勝ち取れるかどうかにかかわらず、ルイス・ハミルトンの名は歴史上最も優れたF1ドライバーのリストの最上段に位置し続けるということだ。そして、彼が最終的にどんな形でキャリアを終えようと、その偉大な業績の輝きに曇りが生じることはありえない。

それでもなお、ハミルトンの野心とモチベーションは、自分自身に鞭を入れ続けるだろう。彼が掲げるモットー、「スティル・アイ・ライズ（それでも私は立ち上がる）」に忠実であるために。



今号のレポーター

サム・コリンズ

Sam Collins

F1からGTレース、果ては学生フォーミュラまで幅広い分野をカバーする英国人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、近年は英語圏向け放送の解説も務める。

地上最高速界で光を放った“稚拙な映画”なみの復活劇

スピードに取り憑かれた者たちが文字どおり命を賭けて覇を争っている地上最高速の世界
この業界では2019年、一度は終焉を迎えたかに見えたひとつのプロジェクトが劇的なカムバックを果たした

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Charlie Sperring

陸上の速度記録更新に挑戦するコミュニティにとって、2019年は陰鬱な年だった。自動車での速度記録更新を狙ったカービネートLSRが時速400マイルでクラッシュして大破し、ドライバーは重傷を負った。さらにその後には、ジェットカーのノースアメリカン・イーグルが記録に挑戦している最中にクラッシュ。女性ドライバーのジェシー・コームズが死亡したのだ。

そんな暗い一年にも、光明があった。ブラッドハウンドの復帰である。しかも、その顛末は本当に劇的だった。しばらくの間、イギリスの陸上最速記録挑戦プロジェクトは厳しい状況におかれていた。18年後半、時速1000マイルを突破することを目指したマシンは、パーツ毎に売却されるか、格納庫内で朽ち果てるか、いずれかの道を辿る寸前だった。プロジェクトの資金が2500万ポンド足らず、財政的に破綻したからだ。

ブラッドハウンドは、1983年にスラスト2で速度記録をマークしたリチャード・ノーブルが立ち上げた。経済的に苦しい状況にあったが、後継車両であるスラストSCCは97年、アンディ・グリーンのドライブで記録を更新し、音速を突破した。そして、ブラッドハウンドのために同じチームが再集結したのだが、資金難によりプロジェクトは頓挫した。

マシンはわずか30万ポンドという値段で売りに出される予定だったが、極秘の軍事技術（戦闘機ユーロファイター・タイフーンのエンジンや電子機器類）を使用していたため、公開市場での販売は難しいということが判明。マシンは細かく分解され、スクラップ置き場に送られる運命だった。しかし、土壇場でイギリスの自動車部品を扱う実業家が援助を申し入れ、プロジェクト全体を買い取ったのだ。この一連の出来事は、現実というよりもむしろ稚拙な脚本の映画を見ているかのような感覚だ。

新オーナーが技術チームを監督し、ドライバーもそのまま起用されることになったが、それ以外のセクションは整理され、ノーブルも営業部門とともにチームを去った。この措置にほっと胸をなでおろした者たちも少なくなかった。関係者たちはノーブルが率いるチームのやり方に納得していなかったのだ。とくにサプライヤーは辟易していた。支払いは行なわれず、その代わりとして説得力のない“スポンサーシップ”契約を提示されていたからだった。

これまでの体制と一線を画すために、新オーナーはマシンのカラーリングを刷新。白をベースとし、ノーズは赤く染めて、以前のプロジェクトとはまったく異なることを前面に押し出した。準備は着々と進み、2019年11月、南アフリカの特設砂漠コースで初テストに臨んだ。最初は徐々に慣らす程度だったが、すぐに真剣な走りに変わっていった。11月末には、時速628マイルに到達。記録より時速132マイル遅いが、すでに音速域に突入している。

しかし、チームはテスト後に驚くべき事実を発表した。マシンにはパワーユニットの一部しか装備されていなかったというのだ。搭載されていたのは、推力およそ90kN、出力5万4000馬力のユーロファイターのエンジン1基。しかし、スラストSSCはツインエンジンで約1.5倍の出力を誇ることを考えれば、それだけでは充分とは言えない。

ブラッドハウンドは今後、先述のジェットのほかに3基のロケットエンジンを搭載する。テスト時にこれらが積まれなかったのは、メーカーがヨーロッパの宇宙開発プログラムの一環でテストに忙殺されていたためだ。20年の後半、ブラッドハウンドは再び南アフリカに戻り、今度はロケットエンジンも装備して、前人未到の時速1000マイルに挑むことになる。

言葉としては、とてもシンプルなプロジェクトに思われるかもしれないが、その途中で思いもよらない出来事に見舞われることもあるだろう。とはいえ、少なくともそのなかに「破産」は含まれていないはずだ。



イギリスの実業家イアン・ウォーハーストにより復活したブラッドハウンドプロジェクト。LSRは2019年11月にカラハリ砂漠で行なわれたテストでは、時速628マイル（時速1010㎞）を記録した。静止状態からこの速度までの所要時間はおよそ50秒だった。

全日本MS会議 vol. 228

議題

“完璧な安全”とは何か。

Text : **大串 信**（Makoto Ogushi）

ウエストレーシングカーズ代表、神谷誠二郎氏が亡くなった。かねてから病気療養中だったとのことだが、ぼくはまったくそれを知らなかったので寝耳に水の悲報だった。

スーパーフォーミュラやスーパーGTなど国内モータースポーツの表舞台だけ眺めているファンには馴染みの薄い名前かもしれないが、多くのトップドライバーたちを育てたジュニアフォーミュラをはじめとするミドルカテゴリーでは神谷さんを抜いては語れないほどのビッグネームだ。まさに巨星が墜ちた。ご冥福をお祈りするけれども、遺された者に押し寄せてくる喪失感は大きい。

神谷さんには以前、かつてのFL500のようなカテゴリーを作ることはできないものかと相談したことがある。神谷さん自身もそうだったけれども、日本のレーシングカー作りは日本独自のミニフォーミュラカーカテゴリーであるFL500を通じて発展した。

当時はアルミ板を折って組み合わせ軽自動車のエンジンを積めば、小型フォーミュラカーができ上がり人気レースを戦うことができた。モノ作りに興味のある若者たちは、小さな作業場で見よう見まねの工夫を重ねながら学び戦って成長していった。FL500はモノ作りを志す若者の夢を叶える場だったのだ。

その後、レーシングテクノロジーが進化するとともにレーシングカー作りは特殊化し、誰もがはじめられるものではなくなった。それとともに、日本における“モノ作り力”は急激に衰退していったように見える。

もしかつてのFL500のようなレースが復活すれば、日本レース界のモノ作り力を活性化し、もっと若い世代の人材を育てることができるのではないか、とぼくは常々思ってきた。

それで神谷さんに冗談交じりではあったけれども「FL500を復活させられないか」と相談したのだった。

そのときの神谷さんの表情をいまでも鮮明に思い出す。最初は「適当なエンジンがないから難しい」とごく常識的な反応だったのだけれど、さらに食い下がってみると、半ば困惑したような顔でこう言い出したのだ。

「やりたいのはヤマヤマだ。でもいまは安全性を確保しなければいけない時代だ。そうなるとどうしても手軽なクルマ作りはできない。安全性を問われたら、自分たちはもう何もできないんだよ」

まるで吐き出すような神谷さんの苦渋に満ちた口ぶりが忘れられない。

もちろんレースにおける安全性は徹底的に追求すべき要件である。しかし“完璧な安全”とは何かが分からない限り、モノ作りに関わる人間は「速さ」と「安全」という相反する要求の狭間で悩み続けなければならないのだ。モノ作りが大好きだった神谷さんにとっては、決して活動しやすい時代ではなくなっていたかもしれないなあと勝手に思う。

そう遠くないうちに、神谷さんが天国で思いのままに作ったレーシングカーを見せてもらいに行くことにする。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い

Lap 46

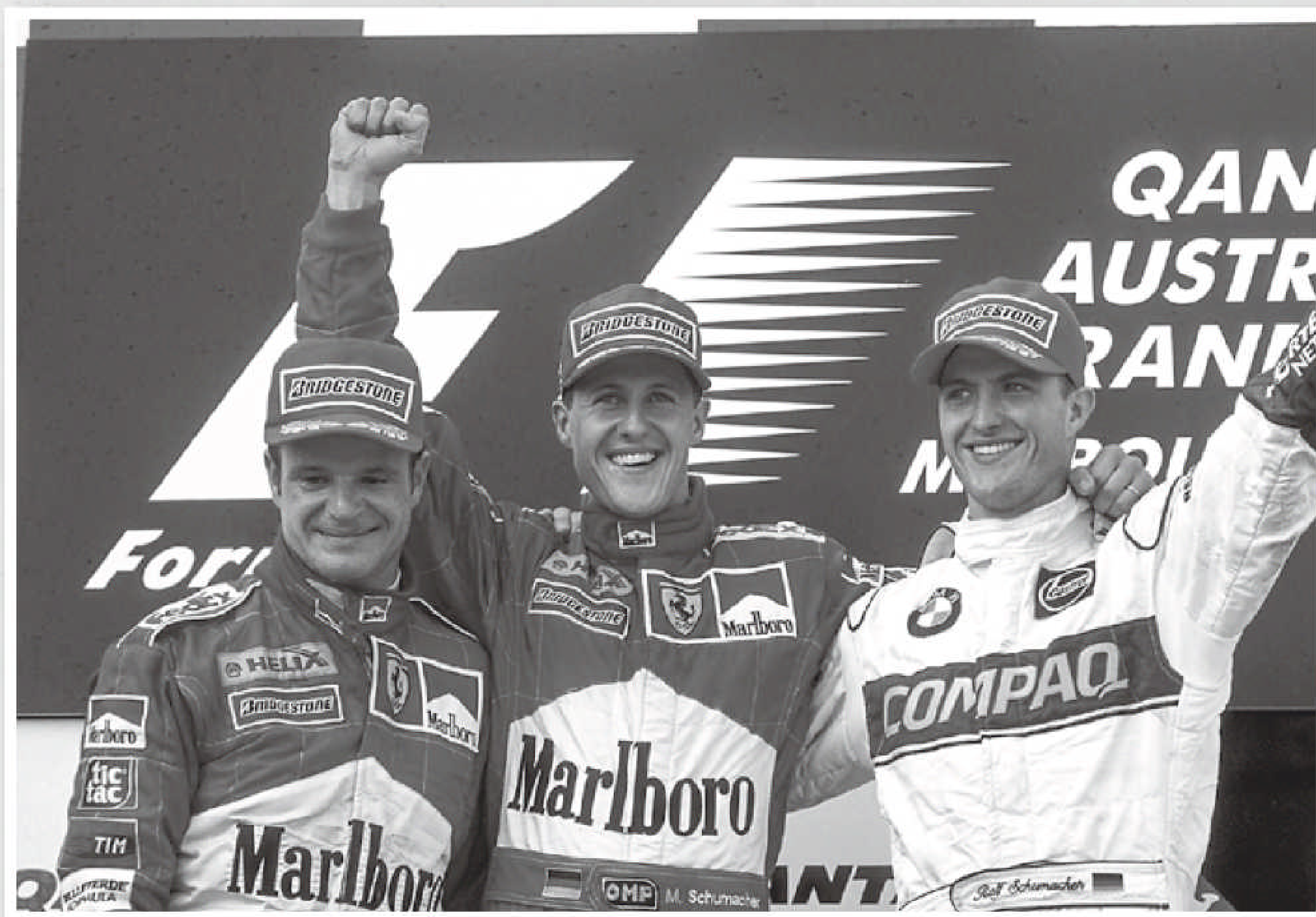
Text : auto sport　Photo : Sutton



Formula 1

| 第1戦 | オーストラリアGP

2020年を迎えたところで、ちょうど20年前のF1開幕戦を振り返ってみたい。ミハエルはフェラーリに加入して5年目のシーズン。新たなチームメイトとしてバリチェロを迎え入れていた。予選でフロントロウを固めたのは、ミカ・ハッキネン＆デビッド・クルサードのマクラーレン・メルセデス勢。しかし決勝では、マクラーレンの2台はともにエンジントラブルによりレースを失った。その他のマシンにもトラブルが相次ぎ、終わってみれば完走はわずか9台というサバイバルレースとなった。開幕3連勝を飾ったミハエルはこの年、自身3度目となるタイトルを手にする。





R.バリチェロ
［ Ferrari ］



M.シューマッハー
［ Ferrari ］



R.シューマッハー
［ Williams BMW ］

auto sport No.1523 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

12/23 [mon]

F1 フェラーリ、シャルル・ルクレールとの契約を５年間延長し、2024年までの契約を締結したと発表

12/24 [tue]

F1 ウイリアムズ・グランプリ・ホールディングス、ウイリアムズ・アドバンスト・エンジニアリングの多数株式をEMKキャピタルに売却することで合意したと発表

12/26 [thu]

F1 ７度の世界王者ミハエル・シューマッハーの妻コリーナ、多くのファンのサポートが現在療養中のミハエルの大きな助けになるとメッセージ

F1 現在はフォーミュラEに参戦しているフェリペ・マッサ、かつてフェラーリでチームメイトを務めたフェルナンド・アロンソをフォーミュラEに転向するよう説得することは可能であるとの見方を示す

SF 日本レースプロモーション（JRP）が2020年の統一規則について発表。今季からポイントシステムが変更されるほか、フルコースイエローの導入などが決定された

FRJ フォーミュラ・リージョナル事務局が2020年シーズンに発足するフォーミュラ・リージョナル日本選手権の開催概要を発表。全６大会14レースが予定され、開幕戦は６月５〜７日に、スーパー耐久シリーズの富士24時間と併催へ

FRJ 童夢、FRJで使用されるフォーミュラ・リージョナル向けシャシー『F111/3』の受注を開始

12/27 [fri]

S-TAI バースレーシングプロジェクト、2020年シーズンに向けて新型ポルシェ718ケイマンGT4クラブスポーツMRを国内初導入すると発表

『オートスポーツ』No.1522 発売

12/29 [sun]

OTHER レーシングカーコンストラクター『ウエストレーシングカーズ』の代表取締役を務めた神谷誠二郎氏が逝去。享年72 go to p.38

12/30 [mon]

F1 パナマ共和国の首都パナマシティとリバティ・メディアが、将来のパナマGP開催の可能性について検討しているとの報道

1/1 [wed]

F1 アルファロメオ、2019年シーズンはウイリアムズからレギュラー参戦していたロバート・クビカをリザーブドライバーとして起用すると発表。あわせて、クビカをサポートするポーランドのエネルギー企業『PKNオーレン』と複数年に渡るタイトルスポンサー契約を締結し、2020年からチーム名が『アルファロメオ・レーシング・オーレン』となることを明らかに

1/2 [thu]

F1 かつてF1チームの代表も務めたフラビオ・ブリアトーレ、フェラーリは2019年に６度目の世界タイトルを獲得したルイス・ハミルトンの勧誘よりもマシン開発に注力すべきとアドバイス

1/3 [fri]

F1 マクラーレンが2020年シーズンに向けて上層部の体制を変更。パフォーマンスディレクターを務めたアンドレア・ステラをレーシングディレクターに昇格させた

F2 MPモータースポーツ、昨季はFIA F3選手権に出場していたフェリペ・ドラゴビッチを2020年に起用すると発表

IMSA テスト@デイトナ初日 マツダチーム・ヨーストの77号車マツダRT24-P（オリバー・ジャービス／トリスタン・ヌネス／オリビエ・プラ）がトップタイムをマーク

1/4 [sat]

F1 モータースポーツ・ジャーナリストの今宮純氏が逝去。享年70 go to p.36

IMSA テスト@デイトナ２日目 マツダチーム・ヨーストの77号車マツダRT24-Pが引き続きトップタイムをマーク

1/5 [sun]

IMSA テスト@デイトナ３日目 アキュラ・チーム・ペンスキーの7号車アキュラARX-05（リッキー・テイラー／エリオ・カストロネベス／アレクサンダー・ロッシ）がプラクティス最速タイムをマーク

RALLY 初めて中東で開催されるダカールラリーがスタート

1/6 [mon]

F1 レーシングポイントの2020年型マシンがFIAのクラッシュテストに合格したとの報道

INDY ペンスキー・コーポレーション、インディアナポリス・モーター・スピードウェイ（IMS）とインディカーシリーズ、IMSプロダクションの買収が完了したと発表

WEC 2020-21年シーズンに向けて、複数のカスタマーチームがシボレーの新型GTE車両コルベットC8.Rの導入を検討しているとの報道

IGTC バサースト12時間のオーガナイザーが声明を発表。オーストラリア南東部を中心に大規模な被害をもたらしている森林火災の影響は現時点で確認されていないとし、レースは当初の予定どおり開催する方針であることを明らかに

IGTC ２月２日に決勝が行なわれる開幕戦バサースト12時間の暫定エントリーリストが発表。同レース史上最多の11メーカー、計34台のGT3車両が出場へ

1/7 [tue]

F1 レッドブル、マックス・フェルスタッペンとの契約を2023年まで延長したことを発表

1/8 [wed]

F1 F1とオーストラリアGP主催者が、2019年に発生した大規模な森林火災がいまだ収束しないなかメルボルンでの開幕戦オーストラリアGPが危険に見舞われる可能性を調査

F1 フェラーリ、2020年シーズンも引き続きパスカル・ウェーレインをシミュレータドライバーとして起用することを明らかに

F1 ウイリアムズ、2020年シーズンに向けて、ニコラス・ラティフィをサポートするイタリアのコーヒー製品メーカー『LAVAZZA』と新たにパートナーシップ契約を結んだと発表

F3 HWAレースラボ、2020年シーズンに向け、２度のF1世界王者エマーソン・フィッティパルディの孫であるエンツォ・フィッティパルディと、５年連続でロードレース世界選手権500ccクラスの王者に輝いたマイケル・ドゥーハンの息子であるジャック・ドゥーハン、昨年もF3に参戦したジェイク・ヒューズを起用することを発表

1/9 [thu]

WRC Mスポーツ・フォードが2020年カラーリングを発表。また、チームは引き続きフォードの支援を受けるほか、カストロールからのサポートも拡大することを明らかに

1/10 [fri]

F1 マクラーレン、長年ウイリアムズを支援してきた大手消費財メーカー『ユニリーバ』と複数年にわたるテクニカルパートナーシップ契約を結んだことを発表

F2 ホンダが2020年のモータースポーツ活動計画概要を発表。2019年はF3に参戦していた角田裕毅が、今季はカーリンからF2に参戦することが明らかに

A-F3 第２ラウンド ドバイ 第４レース ピナクル・モータースポーツのジャック・ドゥーハンが優勝。２位にブラックアーツ・レーシングのジョーイ・アルダース、３位にピナクル・モータースポーツのセバスチャン・フェルナンデス

SF ホンダが2020年シーズンのドライバーラインアップを発表。ThreeBond Drago CORSEはコロンビア人女性ドライバーのタチアナ・カルデロンを起用

FRJ 住友ゴム工業、2020年シーズンに発足するフォーミュラ・リージョナル日本選手権にダンロップレーシングタイヤをワンメイク供給すると発表

GT ホンダが2020年シーズンのGT500、GT300両クラスのドライバーラインアップを発表。３名のGT500クラス初参戦ドライバーを起用 go to p.16

GT ニッサンがGT500クラスのドライバーラインアップを発表。平峰一貴がGT300クラスからステップアップしたほか、千代勝正が復帰 go to p.22

GT GT300クラスに参戦するGOODSMILE RACING & Team UKYOが、2020年のマシンカラーリングをお披露目

GT GT300クラスに参戦するCars Tokai Dream28が2020年の参戦体制を発表。マシンはロータス・エヴォーラMCを継続し、ドライバーラインアップは加藤寛規と柳田真孝の組み合わせに

GT GT300クラスに参戦する埼玉トヨペットGreen Braveが2020年の参戦体制を発表。2020年からはJAF-GT規定のトヨタGRスープラを投入し、ドライバーは吉田広樹と川合孝汰を起用

S-TAI 2019年シーズンの表彰式＆新春懇親会を幕張のホテルで開催。あわせて2020年シーズンは、年間エントリーが60台前後になると発表された

CAR トヨタが東京オートサロンでGRヤリスを発表 go to p.8

1/11 [sat]

A-F3 第２ラウンド ドバイ 第５レース アルダースが優勝。２位にフェルナンデス、３位にドゥーハン。第６レース ブラックアーツ・レーシングの金丸ユウが優勝。２位にハイテックGPの笹原右京、３位にアルダース

1/17 [fri]

RALLY ダカールラリー フィニッシュ

『オートスポーツ』No.1523 発売 この号です

1/18 [sat]

FE 第３戦サンティアゴ

1/23 [thu]

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/24 [fri]

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/25 [sat]

IMSA 開幕戦デイトナ24時間 スタート

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/26 [sun]

IMSA 開幕戦デイトナ24時間 フィニッシュ

WRC 開幕戦モンテカルロ

1/31 [fri]

『オートスポーツ』No.1524 発売

OFF SHOT

今回のオフショットは東京オートサロン2020から。今回のトヨタからカテゴリーの体制発表はなかったのですが（詳細はP8〜）、それでも来場したお客さんやメディア関係者の目を楽しませようと、中身はGRヤリスだとバレバレながらも、わざわざ"GR柄"のベールで隠しているなどの演出をしていました。人を楽しませようというその心配りがニクイ！



※このページの情報は1月11日(土)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1523 1/31

auto sport 2020年1月31日号（隔週金曜日発売）
2020年1月17日発売　第57巻第2号　通巻1523号

特別付録 | スパルコレーシングギヤカタログ

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor	中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff	角田五十四 Isoshi Sumida
	髙橋和清 Kazukiyo Takahashi
	高藤昌洋 Masahiro Takato
	藤井由夏 Yuka Fujii
	上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
	平野　健 Takeshi Hirano
Art Director/ Designer	原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲 Yoshinori Higuchi
	片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover Illustration	加藤浩哉 Hiroya Kato



FROM PIT CREW

●今年に入って悲しいお報せが届いた。すでにインターネット上でも多く報道されているとおり業界の大先輩・今宮純さんが逝去された。純さんとのお付き合いがまだ20年にも満たない自分は、津川哲夫さんに執筆いただいた追悼原稿（36～37ページ）を読んであらためてその功績、そしてF1にかける凄まじい情熱を思い知らされた。国内の老舗コンストラクター、ウエストレーシングカーズ代表・神谷誠二郎さんの訃報にも驚かされた。個人的にレースをしていた時代、ザウルスJrやF4など計５台のウエスト製シャシーでレースとクルマの運転を学ばせていただいたことは大切な財産になっている。おふたりに共通するのは、とにかくモータースポーツが大好きで、いつも全力でレースに向き合っていたこと。「好きなことをやる」が原点で、そうした生き方そのものが業界を支えることにつながっていたように思う。もしブラウン管を通して純さんにF1の魅力を教わらなければ、もしウエストの車両でレースの奥深さを学ばなければ、いまの自分はなかった。純さん、神谷さん、大変お世話になりました。ありがとうございました。（田中）

●今年は本厄のため初詣は深大寺へ護摩祈願をしに行きました。しかし初詣翌日から失くしものをし、仕事始めの初日には風邪を引いたため、厄払いが効いているのか、いないのかは分かりません……。でも行ってよかったと思ってることがあります。「“一隅を照らす”という言葉のようにまずは自分自身を照らし、その光を少しずつ周りにいる人たちに分けてあげましょう。そうすれば思いやりの心は拡がって行くのです」という住職のお話がとても印象に残っています。毎戦F1のレースが終わった翌日に電話をかけるたび、いつもあの優しい声で「お疲れさま」と言ってくださっていた今宮純さんに、私は「穏やかな心」という光を分けてもらっていたような気がします。それを今度は私が誰かに分けてあげますように。純さん、ありがとうございました。（yuka）

●年末年始でナマった身体には東京オートサロンが効きます。携帯電話の歩数計によると、昨年は２万歩、今年は１万8000歩。普段の倍以上の歩数です。これで下半身はもちろん、なぜか上半身まで筋肉痛になりました。毎年お正月に体重増えちゃうヨという方、ぜひ来年オートサロンで一緒に楽しく痩せましょう。（きゃりー）

●今年の全日本スーパーフォーミュラ選手権に、女性ドライバーとして初めてフル参戦するタチアナ・カルデロン選手が発表された時、思わずガッツポーズをしました。2017年から女性のみで争う『競女CUP』が富士スピードウェイで開催され、1997年のフォーミュラ・ニッポン以来となる女性ドライバーがスーパーフォーミュラに参戦する日が来ると信じ、個人的に女性ドライバーに注目をしていました。今後、タチアナ選手以外の女性ドライバーも、スーパーフォーミュラに参戦することを、とても楽しみにしています。（ヒラケン）

D1

D1 GRAND PRIX

INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

20th Anniversary

2020 D1GP SERIES SCHEDULE※

Rd.1	4.25-26	EBISU	福島県／エビスサーキット
Rd.2	5.16-17	OKUIBUKI	滋賀県／奥伊吹モーターパーク
Rd.3&4	6.27-28	TSUKUBA	茨城県／筑波サーキット
Rd.5&6	8.22-23	EBISU	福島県／エビスサーキット
Rd.7	9.26-27	CENTRAL	兵庫県／セントラルサーキット
Rd.8	10.31-11.1	AUTOPOLIS	大分県／オートポリス

2020 D1 LIGHTS SERIES SCHEDULE※

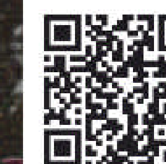
Rd.1	3.28-29	MEIHAN	奈良県／名阪スポーツランド
Rd.2	4.25	EBISU	福島県／エビスサーキット
Rd.3	5.16	OKUIBUKI	滋賀県／奥伊吹モーターパーク
Rd.4	6.13-14	NIKKO	栃木県／日光サーキット
Rd.5	7.25-26	BIHOKU	岡山県／備北ハイランドサーキット
Rd.6	9.26	CENTRAL	兵庫県／セントラルサーキット
Rd.7	10.31	AUTOPOLIS	大分県／オートポリス

※スケジュールは暫定です。予告なく変更される場合がございます。


OFFICIAL WEBSITE
www.D1GP.co.jp


Twitter
@D1GRANDPRIX


Facebook
@d1grandprixseries


Instagram
d1gpse

▶主催：株式会社サンプロス ▶イベントに関する問い合わせ：03-5287-2939（D1 GRAND PRIX 事務局：〒160-0022 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア7F）


SAN-EI
CORPORATION

特集

リスクを減らせ。

Crash

2020年 世界の安全対策最新事情

長きに渡るモータースポーツの歴史のなかで
多くのドライバーたちが悲劇の事故でその命を落としてきた
このスポーツにおいてリスクは常に隣り合わせであり
決して〝ゼロ〟になることはない——
だが、世界の最先端では〝減らすため〟の進化が続いていく

Photo : LAT

スパの悲劇から学んだこと

運命は変えられるか。

2019年9月――いまもまだ脳裏に焼きついている壮絶なクラッシュは
若きひとりのドライバー、アントワーヌ・ユベールの命を奪った
FIAは事故後、検証を重ね続け、2019年12月に検証結果と対策を発表することとしていた
しかし、予定よりひと月近く経ったいまでも、まだその発表はされていない
果たしてあの事故は防ぐことができるものだったのか
そして、今後の未来に対策の余地はあるのか?

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／FIA F2／LAT／Google Earth©2018 ZENRIN

スパ・フランコルシャンでのF2フューチャーレースの序盤に発生し、アントワーヌ・ユベールが死亡した事故に関するFIAの調査報告書は、公開が予定より大幅に遅れている。だが、連盟がモータースポーツの安全対策に大変革をもたらそうとしており、そのために時間が必要なのだと考えているのなら、そうした期待は裏切られることになるだろう。残念ながら、若きフランス人ドライバーの命を奪った不幸な状況の連鎖は、現実的には予防が不可能で、またアクシデントの要因のうちひとつでも欠けていれば、あのように悲劇的な結果にはならなかったと考えられるからだ。

スパ特有の問題が事故を生む

ユベールの事故の要因について、あらためて個々に検討してみよう。第1のファクターは、スパ・フランコルシャンのスタート直後のターン1（ラ・ソース・ヘアピン）では、どうしても全車が殺到してひしめき合うために、数台のマシンが接触し、その多くが空力パーツの一部を失っていたことにある。実際のところ、事故の翌日に実証されたように、はるかに経験豊富でスキルも高いF1ドライバーたちでさえ、スパの最初のコーナーでは必ずと言っ



M.Atsuta

ランオフを拡大する土木工事は事実上不可能と言わざるをえない

ていいほどアクシデントを起こす。昨年はマックス・フェルスタッペンがキミ・ライコネンをヒットし、自身は300m先のオー・ルージュでレースを終えた。ターン1でのアルファロメオとの接触で、レッドブルRB15のサスペンションが破損していたためで、一方のライコネンもボディワークにダメージを負い、完走はしたものの淡々とゴールを目指すだけの苦しいレースを強いられた。

ラ・ソース・ヘアピンのレイアウト変更は、問題の改善に向けた選択肢にはなりえない。コースの敷地をフランコルシャン村の境界内に収めなければならないという制約があり、あまり手の加えようがないのだ。また、この伝説的なヘアピンを改修することは、モータースポーツ界の歴史遺産を損なう犯罪的行為でもある。そうなると、この問題の唯一の解決法は、レースのスタート位置をサポートレース用のピット側、つまりオー・ルージュに向かって下っていくセクションに移すことだろう。これは他のカテゴリーでは実際に用いられている方法であり、20台のマシンが互いにきわめて接近した状態でラディオンに進入しても、それほど接触は起きないことが経験的に示されている。ドライバーたちはそこで先陣を争うよりも、レ・コームの複合コーナーまでの長いストレートで効果的なトウを得ることを考えるからだ。

第2のファクターは、数名のドライバーがターン1で空力パーツを失ったことに気づかず、そのままフルスピードで走り続けたことにあった。これもまた、F1でも起こりうることであり、すぐに適用できる効果的な解決策はない。もちろん、複雑な構成の翼端板、バージボード、ウイングレットなどを禁止すれば、マシン同士が接触したときに壊れて飛び散るパーツの数は減るだろう。実際、空力が現在ほど高度に進化していなかった時代のクルマでは、パーツの破損によるパフォーマンス低下はあまり問題にはならなかった。また、2021年のF1テクニカルレギュレーションでも、空力パーツの単純化が行なわれる見とおしだ。したがって、将来のF1マシンでは、接触で重要な空力パーツを失う可能性は下がることになろう。

そして、3番目のファクターとして、スパ・フランコルシャンのコース特性がある。高速型のサーキットでのアクシデントは、やはり重大なものになることが多い。過去何年かに渡って、オー・ルージュからラディオンにかけてのレイアウトと安全対策は少しずつ改善されてきたが、ここでもランオフエリアの幅を広げるのには物理的な限界がある。コースの両サイドの勾配がかなり急であることに加えて、オー・ルージュの下の片側にはその名の由来である小川が流れ、反対側は森に続いているからだ。そのため、ランオフを拡大する土木工事には莫大な費用がかかり、しかも大量の樹木の伐採に地域住民が反対するのは確実で、事実上不可能と言わざるをえない。

また、仮にランオフエリアを片側5m、あるいは10mずつ広げたとしても、問題の根本的な解決にはなりそうにな



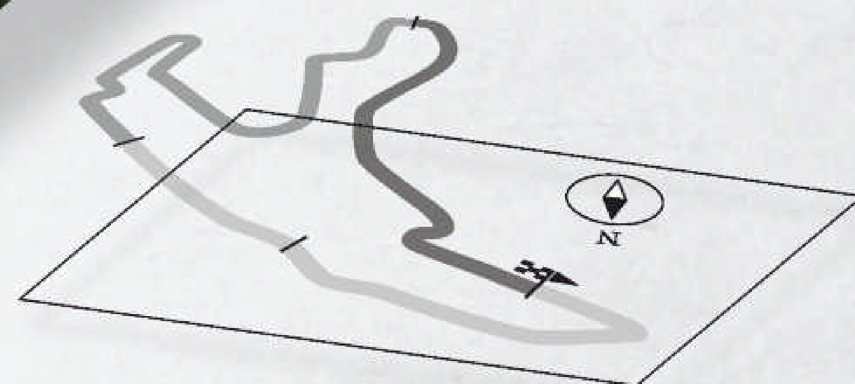
LAT



LAT

ラ・ソース・ヘアピン

2012年にロマン・グロージャンが引き起こした多重クラッシュ（右）や、そのときを彷彿とさせるような2018年のクラッシュ（左）が起こっているのがラ・ソース・ヘアピンだ。コース幅が広く、逃げ場があるためスタート直後は突っ込むマシンが多いのが特徴。



Circuit de Spa-Francorchamps

鈴鹿サーキットと並んで「世界でもっともチャレンジングなサーキット」と、ドライバーたちからの評価が高いスパ・フランコルシャン。全長7.004㎞におよぶ高速型のサーキットで、なかでも名物オー・ルージュを含むセクター１はとくに難しいレイアウトとなっている。ユベールの事故が発生したのもこのセクター１だった。

Google Earth©2018 ZENRIN

悲劇が繰り返されるのを防ぐために新世代バリアの開発が進んでいるか

い。ドライバーたちにとっては、むしろこの名物コーナーに全開で進入しやすくなり、何かが起きた場合にはやはり大きなクラッシュにつながるからだ。

直接的な影響は「衝撃吸収率」

第4のファクターは、ラルフ・ボシュンに追突したユベールのクルマが、コース右側のテクプロバリアをヒットした後、ランオフエリアの中央付近まで戻ってきたことだ。彼はそこで、タイヤの1本がパンクした状態にもかかわらず、ほぼフルスピードで走ってきたファン・マヌエル・コレアのクルマに突っ込まれた。これは改善が可能であり、かつ改善されねばならない唯一の要因と言える。なぜなら、テクプロバリアに当たったクルマが、ランオフエリアあるいはコースまで弾き返されるというのは、本来あってはならないことなのだ。問題のバリアは、最初の衝撃を充分に吸収しなかったと考えざるをえない。現にユベールのクルマは、かなりの速度を維持したままコースの中央まで戻ってきていた。そして、不運にもそこでコレアのクルマと激しく衝突し、突っ込まれた場所と角度が最悪だったために、あのような悲劇的な結果を招いたのである。

あのランオフエリアのテクプロバリアの置き方の見直しは、すぐにでもできることであり、また必ずやらなければならない。事故の直前にジュリアーノ・アレジがコース左側のバリアにクラッシュしたのと同様に、ユベールも単独で直接バリアに突っ込んだのであれば、その衝撃の多くが吸収されていたに違いない。ところが、運の悪いことに、彼はボシュンのクルマに後ろから軽く接触したあとにクラッシュしており、それゆえに最初にテクプロバリアに当たったのはマシンの右前輪だった。そして、ホイールがバリアに触れたとき、他の部分には大きな慣性が働いていたために、ユベールのクルマは急激なスピン状態に陥ったのである。

ガードレールの背後のスペースにあまり余裕がないとしても、ランオフエリアを先へ行くほど広がるような形状に改修することは可能だ。さらに、その奥にある進行方向に対して直角なバリアを、現在の位置より少しだけ後退させれば、クラッシュしたクルマがコース上に弾き返されるのを防ぐことができるだろう。

FIAとバリアの設計と施工を受け持つ会社が、現時点で取り組むべき課題は、そこにあると思われる。求められるのは、クラッシュしたクルマがその場にとどまるようにしつつ、ドライバーの体に加わる減速度の影響を軽減することだ。2015年ロシアGPの

ユベールの実績を讃えて、「アントワーヌ・ユベール・アワード」が2019年に新設された。ベストルーキーに送られるこの賞を、同じルノーの育成ドライバーである周冠宇が受賞している。



FIA F2



上の写真はラディオンの出口からオー・ルージュ方向を眺めたものだ。バリアまでのランオフエリアがかなり狭いことがよく分かる。しかし、地形や費用、周辺住民など物理的な限界があり、対策を行なうことは極めて困難である。

ユベールの事故が起こる直前、第1のトラブルが発生したのがオー・ルージュの立ち上がりだった。ジュリアーノ・アレジのマシンが左リヤをパンクし、ウォールに激突。それを後続車は避けようとするがオー・ルージュからラディオンに入る瞬間の車速は200km/hを超えていた。

FP3における、カルロス・サインツのクラッシュを思い出してほしい。あのときは、最初の衝突時の減速度が46Gに達していたにもかかわらず、テクプロバリアの列が崩れることで、彼のトロロッソが突っ込んだ衝撃をうまく吸収してくれた。これとは対照的に、ユベールが最初にヒットしたバリアはまったく崩れておらず、それが事故の結果に直接的な影響をおよぼした。バリアがクルマを跳ね返す壁としてのみ働き、彼のクルマをランオフエリアの真んなかに放り出したのだ。

解決方法には時間が必要

現在利用できる技術を前提とするなら、やはりテクプロバリアの配置の再検討が、ただちに実施できる唯一の解決策だろう。言うまでもなく、レース中のクラッシュでバリアの列が崩れた場合には、そのたびに長時間のセーフティカーピリオドを覚悟しなければならない。バリアが本来の位置に戻されるまで、レースを再開することはできないからだ。しかし、5年前のソチのケースでは、複数列のテクプロバリアが互いに間隔を空けて設けられており、1列目が衝撃を吸収しながらもただちにクルマを止めることはせず、結果としてドライバーの体に過大な減速度が加わるのを防いだ。そして、2列目、3列目のバリアがマシンの動きを段階的に制した結果、マシンはコース上またはランオフエリアへ弾き返されなかった。こうした「ソフトな」バリアを、世界中のサーキットに設置することが当面の急務と考えられるが、おそらくすでに多くのシミュレーションとテストが行なわれているだろう。

1982年の終わりに、当時のFISA会長ジャン・マリー・バレストルは、独断でグラウンドエフェクトカーを禁止し、初めてクラッシュテストを導入した。それ以来、FIAは長年にわたり安全性向上への努力を続けてきたが、彼らの安全性へのスタンスに関して、ここであらためて指摘しておきたいことがある。重大なアクシデントが起きるたびに、そこから学べる教訓はいくつもあり、それを生かして同様の事故の再発を防ぐ手立てを講じていかねばならないということだ。実際のところ、悲劇が繰り返されるのを防ぐために、舞台裏ではすでに新世代のバリアの開発が進んでいるのかもしれない。もしそれが、クラッシュの衝撃でいったんは変形しても、数分以内で徐々にもとの形状に戻るようなものであれば、バリアの交換または再配列に長い時間を要することもないだろう。

ユベールの死亡事故の報告書の取りまとめが遅れ、いまだに公表されていないという事実は、どうやらFIAがこの件の分析や、問題点の解決方法として提案された対策に満足していないことを示している。そして、もしそうだとすれば、冒頭で述べたように真に画期的な解決方法は望めないとしても、必要なだけの時間をかけて、総合的で実のある対応が打ち出されることが期待できるのではなかろうか。

XPB

70年の犠牲と成功。

F1が歩み続ける終わりなき旅路

The Transition of F1 Safety

2020年に70周年の節目を迎えたF1世界選手権
いまとなってはレース中に死亡事故が起きることはほとんどなくなったが
かつてはこのシリーズでも、関係者にとって死は身近なものであった
現代F1の安全性はどのように確保されてきたのか
その成功と失敗の歴史を振り返る

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：Sutton／XPB／MERCEDES

F1は安全性を改善するべく、長く険しい道のりを歩み続けている。何十年も前からこの歩みを始めているものの、それはいまだ道半ばであり、成功もあれば悲劇もあった。このスポーツの安全性がかつてないほどに高まっていることに疑いの余地はないが、昨年アントワーヌ・ユベールを襲った死亡事故は、F1が安全性を完全に確保したとみなされるまでにはまだ長い道のりを歩み続けなければならないということを如実に示す結果となった。ユベールの死が、今後のグランプリマシンの設計や構造に数多くの変革をもたらすことは間違いなく、これらの変革が今後10年間にわたってF1が存続をかけて取り組む最重要課題になっていくはずだ。

より高い安全性を追求するための真の取り組みが始まったのは60年代だ。それ以前は、シンプルなメタル製燃料タンクを搭載した、火炎瓶よりもわずかに大きい程度のマシンにドライバーが飛び乗り、ほとんど安全性が確保されていないサーキットでレースを重ねていた。ひとたびコースを外れれば、

1950
Ferrari 375

Sutton

2019
Ferrari SF90

マシンは木に激突するか、観客のなかに突っ込んでいくという、非常に危険なスポーツだった。クラッシュしたマシンの大半は炎上する。ドライバーは「砕け散ったマシンのコックピット内に取り残されたまま炎に包まれるくらいなら外に投げ出された方がマシだ」という考えからシートベルトをほとんど着用していなかった。そして、コックピットから投げ出された際に身体を守ってくれる道具と言えば、シンプルな革製のフライングキャップか簡素なコークヘルメットだけだった。

当時のモーターレーシングでは、死は当たり前の出来事だったのだ。このような状況は50年代まではドライバー、チーム関係者、観客はもちろん、社会全体からも容認されていたのかもしれない。それは、この時代を過ごした大半の人間は2回ものおぞましい世界大戦を体験しており、たび重なる無残な死が暮らしの一部となっている時代だったからだ。しかし、こういった状況は、戦争を知らず、危険を受け入れられない次世代のドライバーたちが台頭するようになった60年代後半から変わり始めた。

コックピットにはシートベルトが装備され（実際に義務づけられたのは72年から）、ヘルメットも技術的に進化したが、同時にマシンのスピードも大幅に上昇していった。そのため危険性はさらに増し、致死率が下がることはなかった。だが、こういったジレンマに悩まされていたのはF1だけではなく、他のレースカテゴリーで導入されたアイデアを学習することで、モータースポーツ最高峰のレースにも安全性が徐々に浸透していった。

安全面では、当時はインディカーが一歩先を行っていた。64年のインディ500でふたりの死者を出したことで燃料タンクが導入され、翌65年からは軍事ヘリコプタースタイルのブラッダータンクの使用が義務化された。F1はインディカーの安全対策を70年に取り入れるようになったが、それまではインディカーが安全対策の開発で重要な役目を担っていた。

それでも、試練は続く。安全性を高めた燃料タンクこそ導入されたものの、早くも翌71年には死亡事故が起こってしまう。ブランズハッチでのレース中にスイス出身のジョー・シフェールがドライブするマシンが大クラッシュから炎上。シフェールはマシンから自力で脱出することができなかった。マーシャルの消火作業も虚しく、大量の煙を吸い込んだシフェールは35歳の短い生涯を終えることになった。同様の事故は73年のザンドフォールトでも起き、マーチ駆るロジャー・ウイリアムソンが炎に包まれて死亡した。

これらの事故を受けて、すべてのマシンには安全性を高める消火装置とドライバーへの酸素供給システムの装着が義務づけられるようになったが、大きな効果はもたらさなかった。

レースでの死亡率の高さに大きな変化はなかったものの、耐火スーツの着用が義務づけられるとともに、ヘルメット技術の向上もあり、F1の安全性は徐々にいい方向に進んでいく。76年のニュルブルクリンクで発生したニキ・ラウダの大クラッシュが、もしその10年前に起きていたら、間違いなく命を落とす結果になっていたはずだ。実際、その後のF1では火災による死亡事故や命の関わる大怪我はほとんど見られなくなった。

状況を好転させた新素材

火災による死亡事故こそなくなったものの、それ以外の死亡事故は実際に発生しており、安全性が確保されたと言うにはほど遠い状況だった。そうした状況を一変させたのが、ロータスが初めてこの世に送り出したカーボンファイバーシャシーの存在だ。ロータス88に初導入されたこの技術は、マクラーレンが開発したMP4／1でさらに進化を遂げ、安全性は大きく向上。従来のモノコック構造では死亡事故も発生していたが、81年のモンツァでジョ

1968
D.Gurney



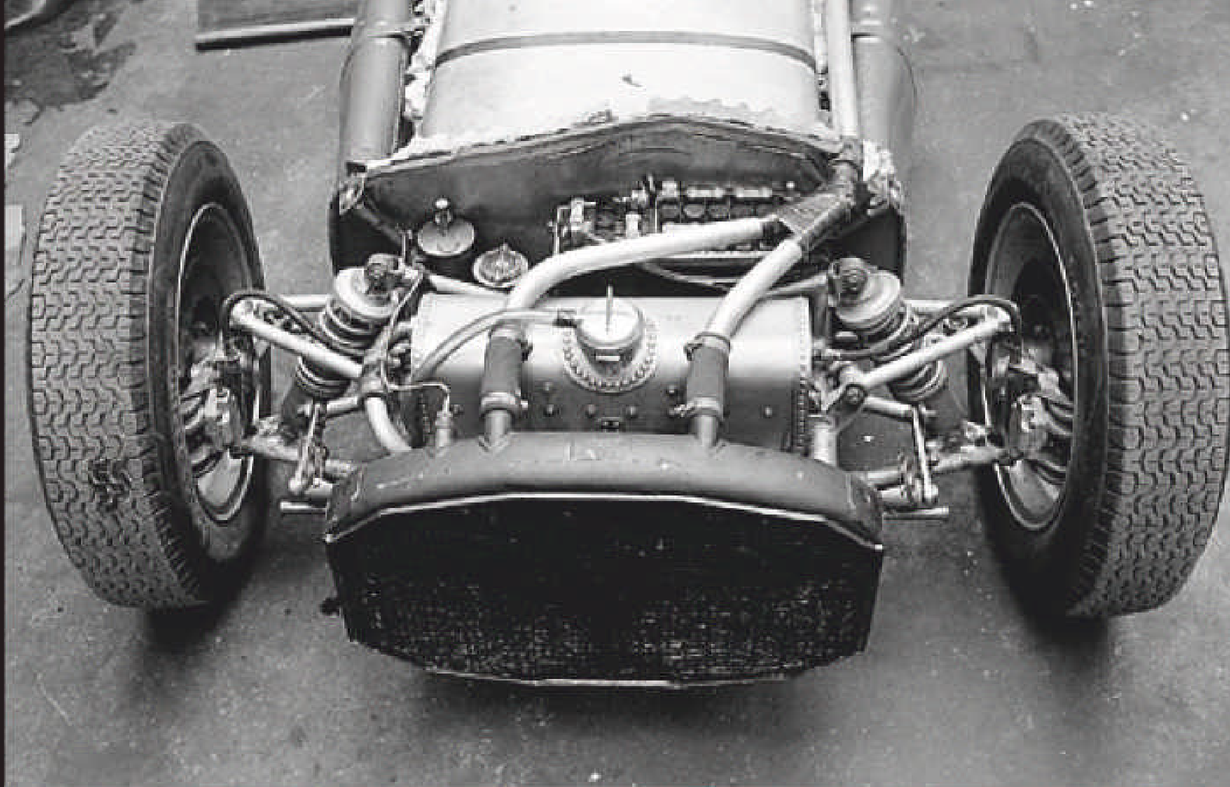
Sutton

1968年、ダン・ガーニーがF1では初めてフルフェイスヘルメットを着用したドライバーとなった。また、同年からは耐火性のある衣服の着用が推奨されるようになった。

1973
Dutch GP

右は1961年に撮影されたフェラーリの燃料タンク。当時のタンクはまだ"金属製の箱"で安全性のことはほとんど考えられておらず、炎上のリスクは非常に高かった。





1961
Ferrari 156

94年の死亡事故が大幅な変化を呼んだ

ン・ワトソンがこのＭＰ４／１で実証したように、ドライバーの生存率を大幅に高めた。88年には車体の部分的なクラッシュテストが義務化され、安全性がすでに実証されていたカーボンファイバーシャシーは、当時利用可能だったテクノロジーのなかでもトップクラスの安全性を誇った。

　この新しいシャシー技術が標準化されてからは、Ｆ１での死亡事故はほとんど見られなくなった。それゆえ、グランプリ界は安心感に浸り、安全性を楽観視するようになっていたのかもしれない。しかし、そんな状況を一変させたのが、イモラで開催された94年第3戦サンマリノGPだ。金曜日にシムテックのローランド・ラッツェンバーガーが大クラッシュを喫して落命すると、日曜日の決勝がスタートしてすぐにウィリアムズのステアリングを握っていたアイルトン・セナがコースを外れてウォールに激突し、死亡するという悲劇的な事故が発生。このスポーツの危険性が改めて浮き彫りになった。これらの悲劇的なアクシデントは、このスポーツの痛烈さと厳しさを警告し、安全性を継続的に改善するミッションに取り組まないといけないことを改めて示すものだった。

　この事故により、コックピット内のドライバーの頭部への保護が大幅に高められ、とくにドライバー周りのパーツのデザイン設計に重点が置かれた。

　それまでのシャシーはマシンのさまざまなパーツを結ぶブラケットのような役割が主で、そのなかでドライバーのシートスペースも設定されていたが、イモラでの事故を教訓に、この部分は『サバイバルセル』として認識されるようになり、どれほど衝撃的なアクシデントがあったとしてもドライバーの命を守ることが最優先とされる設計になった。この大幅なマシンデザインの変更は見た目にも明白で、マシンを横から見ると94年までのものはドライバーの頭部と肩がはっきり見えていたが、95年以降のマシンではドライバーの安全はサバイバルセルによってほぼ保護されているように構造物内にすっぽり収まるようになった。また、サイドインパクトを計測するクラッシュテスト



1981
Mclaren MP4/1

F1史上初のカーボンコンポジットシャシーはロータス88（下）だったが、その独特なレイアウトがレギュレーション違反とみなされ、予選・決勝への出走は叶わず。そのため、マクラーレンMP4/1がカーボンコンポジットシャシーを"実戦に持ち込んだ"初めてのマシンとなった。



1981
Lotus 88

Sutton







1994年のサンマリノGPでラッツェンバーガーとセナが死亡したことを受け、1995年からシャシーの安全基準が大幅に引き上げられた。95年にドライバーの肩が露出しなくなると、翌96年には大型のヘッドレストの装着が義務づけられ、マシンの外観が一変した。

も導入され、F1マシンの安全性は飛躍的に向上していった。

　このような取り組みが功を奏し、イモラでの事故以降、F1ではしばらく死亡事故は発生せず、FIAの安全機関の努力が成果として如実に表れていった。それでもFIAは安全性向上に対する取り組みを止めることなく、その後もF1で起きたアクシデントや他カテゴリーの事案からも学び続けた。

北米からも多くを学ぶ

　そんななか、2001年に大西洋の反対側で悲劇が起きた。NASCARのシーズン開幕戦デイトナ500で7度のタイトル獲得経験のあるシリーズを代表するスーパースター、デイル・アーンハートが最終ラップにクラッシュし、その衝撃により身体でもっとも大切な頭蓋骨下の脊椎を骨折する頭蓋底骨折で命を落とした。

　95年のアデレードで当時マクラーレンをドライブしていたミカ・ハッキネンが同じような怪我を負ったが、幸いにも一命を取り留めていた。また、この怪我はラッツェンバーガーが落命した死因のひとつでもあった。

　当時のNASCARは、同じような怪我を防ぐための取り組みを始めており、徹底的な研究のすえ、HANSを開発。01年シーズン後半から導入に踏み切った。これは、ドライバーの肩と首の周りに装備し、1対のストラップでヘルメットとハーネスで固定されたその装備をつなぐものだ。このデバイスはアクシデント時に脊椎を伸展させないようすることで頭蓋底骨折を防止する機能がある。FIAも90年代後半にこのデバイスのF1への導入の可能性を模索していた。そして、アーンハートと同様に北米オープンフォーミュラ最高峰のCARTでも99年にラグナセカでゴンサロ・ロドリゲスがクラッシュし、命を落とす悲劇的事故が発生していたことから、FIAは遅ればせながら03年からF1でもこのデバイスを導入し、それ以降はモータースポーツ界全体で導入が一般化されていった。

　また、01年9月にCARTでのレース中にアレッサンドロ・ザナルディが両足を切断するという大事故が発生したことでさらなる安全対策の必要性に迫られ、その後F1マシンのサイド部分にはザイロン製のプロテクションパネルが追加装備された。これは、コックピット側から貫通してくるあらゆる物体からドライバーを保護するためのパーツとして設計された。

　イモラの悲劇以降さまざまな安全デ

21世紀には頭部保護への意識が劇的に高まった

Sutton

2019
Helmet



Sutton

2012
Helmet



2009年のハンガリーGPでマッサが見舞われた事故を受け、F1ではバイザーの上部にザイロン製の防弾帯板を導入（下）。2019年にはヘルメットの安全基準が新しくなり、それまでよりも開口部が狭くなった。

XPB



2003
HANS

F1でHANSが初めて導入されたのは2001年。その後03年に装着が義務づけられた。日本国内においては、道上龍がいち早く導入し話題になっていた。

バイスが開発されたことで、F1ではおよそ20年もの間、ドライバーの死亡事故件数はゼロになった。それでもこのスポーツが安全になったとはされず、実際にはドライバー以外の死亡事故は散見されていた。00年モンツァ、そして01年メルボルンではコースマーシャルがクラッシュしたマシンから外れたホイールに当たって死亡した。

これらの事故により、クラッシュ時にも部品の飛散を防止するためホイールやアップライトとモノコックを結ぶ二重のテザーが導入された。だがこのテザーの導入も虚しく、09年ブランズハッチでのF2レースで将来が有望視されていたイギリスのヘンリー・サーティース（元世界チャンピオン、ジョン・サーティースの息子）が外れたホイールを頭に受けて死亡した。さらにそのわずか数日後、F1ハンガリーGPでルーベンス・バリチェロがドライブしていたブラウンGPのBGP001からスプリングが外れ、後方にいたフェラーリのフェリペ・マッサのヘルメットを直撃。その衝撃でマッサは意識を失い、そのままタイヤバリアに激突した。幸いにも、このブラジル人ドライバーの命に別状はなかったが、F1にはコックピット周りのさらなる改善が必要であることは明白だった。

横からの衝撃やロールオーバー時にはドライバーの頭部は保護されているものの、前方からの衝撃に対する保護がほとんどないことが示された。マッサが負った怪我を踏まえ、ドライバーを保護するためバイザーの上部に強化用ストリップを装備するなど、ヘルメットの基準が改善された。19年にはヘルメットに新基準が導入され、同様の問題が起こらないよう、開口部が非常に小さくなった。しかし、さらなる改善を求められたFIAは、マシンのフロント保護システムを取り入れるためのプロジェクトに着手。この取り組みは、高速オーバルのポコノレースウェイで行なわれていたインディカーのレース中に前方から飛んできたデブリの破片が直撃して命を失った元F1ドライバーのジャスティン・ウィルソンの事故によって加速化していった。

何ひとつとして完璧なソリューションがあるわけではないと考えるFIAは、戦闘機で使用されるようなキャノピーや、ロールフープでコックピットの前面につなげるケーブルシステムなど、さまざまなオプションを実験した。大半のオプションはヘルメットから物体を跳ね返すテストをパスしたたものの、さらなる問題も浮き彫りになっていった。完全に密閉されたコックピットの場合、ドライバーは簡単に脱出することができず、ウィンドスクリーンの視界を確保するワイパーが必要となるという問題点も露見した。

その結果、ふたつの選択肢が残された。ひとつ目は、シンプルではあるものの見た目に醜いメタルチューブ形状のHALOと呼ばれる防護装置だ。ふたつ目が、レッドブルレーシングが開発したエアロスクリーン。ドライバーの頭部まわりだけにHALOスタイルのリングを取りつけて、その下部には曲面型のウィンドスクリーンを装備し、上部の開口部をオープンにするというデザインだ。これらにシンプルなバブルウィンドスクリーンを加えた3タイプがコース上で各チームによってテストされたものの、セバスチャン・ベッテルは1周走っただけで視界があまりにも遮られて気分が悪くなったことを理由にバブルウィンドスクリーンでの走行を拒絶。最終的にF1はHALOを選択し、18年シーズンから導入に踏みきった。

だがすべてのドライバーに支持されたわけではなく、デンマーク出身の現役ドライバー、ケビン・マグヌッセンはHALOのプロトタイプのテスト後に、「これは不快で見苦しくて無様で気が散る」と言って猛反発。このデバイスの見た目の魅力を増すようにいくつかの改善は行なわれたものの、依然いい結果は得られていない。

現在フォーミュラ界全体でHALOの使用が広まっているが、インディカーはまたもや別のアプローチを採り、20年シーズンからHALOに代わり外観がはるかに優れたエアロスクリーンの導入を決定した。F1では21年から大幅に改革された新しいエアロダイナミクス規則を導入する。F1はエアロスクリーンの導入の機会こそ逃したが、このスポーツの多くの関係者はそれが実現するのは時間の問題だろうと感じている。

ユベールもひとつの礎に

昨年スパ・フランコルシャンで発生したユベールの死亡事故に関するレポートは、本稿校了時点ではいまだ公衆やメディアにリリースされていない。しかし、このレポートにはF1、そしてシングルシーターのシャシー設計に対する提案が勧告されていることは間違いない。すでにFIAは、HALOの導入前からドライバーのシートポジションを変更するプロジェクトに取り組んでいることを発表済みだ。

現在のシートポジションでは、12年のル・マンでトヨタのアンソニー・デビッドソンが遭遇した大クラッシュからも見て取れるように、アクシデント次第ではドライバーの下部脊椎骨折の可能性を高める二次的影響が懸念されている。このアクシデントを踏まえて研究開発を続けてきたトヨタは、この数年内にすべてのトップレベルのモータースポーツで、ドライバーに対する新しい安全対策が講じられることを期待している。変革の目的は、近年数多くのドライバーが患っている腰部の怪我を防止し、シートポジションをわずかに変更することでコックピット内でドライバーがより姿勢のいい状態で着座できるようにするものだ。この対策は21年テクニカルレギュレーションの一環には含まれてはいないが、ユベールのクラッシュの調査結果とともに、今後のF1安全基準に反映されることになるだろう。

MERCEDES



2018
Mercedes W09

幾多の事故を受け、FIAは2010年代、唯一露出しているドライバーの身体である頭部の保護に本格的に着手。16年にはエアロスクリーンもテストされたが、F1では不採用に。一方で20年からはインディカーで導入される。詳しくは次ページからの企画で。

XPB



2016
Aeroscreen Test

今季導入の「エアロスクリーン」驚きのスペック

INDYCAR

F1より丈夫。

透明なフェアリングを設けるという対策は
これまで幾度となく検討されてきたはずだが
最終的な実用化には至っていなかった
だがインディカーで導入されるこのデバイスが
問題解決へのひとつの答えになるかもしれない

Text : 小倉茂徳（Shigenori Ogura）
Photo : INDYCAR

Crash
特集 リスクを減らせ。





アメリカのオープンホイールレース最高峰、インディカーシリーズにも2020年からドライバーの頭部保護デバイスが導入される。その形状はFIA管轄のF1、F2やF3といったフォーミュラカーカテゴリーで導入されている「HALO」（ヘイロー）とは異なる。ドライバーの頭部の前や横を透明のフェアリングで囲むタイプとなっており、「エアロスクリーン」と名付けられた。

フォーミュラカーは前方から飛んでくるもの、とくに前車から脱落したパーツや破片が後続ドライバーの頭部に当たる可能性がハコ車よりも高い。09年F1ハンガリーGPで前車から脱落したスプリングがフェリペ・マッサのヘルメットに当たり、マッサが重傷を負った件は記憶に新しいところだろう。同様のアクシデントはインディカーでも起きており、15年のポコノ（ハイスピードオーバル）ではクラッシュした車両のノーズコーンが後続のジャスティン・ウィルソンの頭部を直撃、ウィルソンが亡くなった。それ以前の11年には、ラスベガス・モーター・スピードウェイで、他車と接触して飛ばされたダン・ウェルドンの車両がコース外側のウォールとフェンスに衝突し、フェンスの支柱が彼の頭部に深刻なダメージを与えて、ウェルドンが亡くなるというアクシデントもあった。これらのアクシデントはドライバーの頭部保護の必要性をFIA、インディカーにより一層強く認識させることになった。

そうしてFIAが18年にF1やF2に導入したのがヘイロー。F3などFIA傘下のフォーミュラにも普及した。インディカーのエアロスクリーン導入はF1から2年後となったが、これにはそれぞれの事情も関係している。

FIAはヘイロー開発に至る過程で、F16ジェット戦闘機のキャノピーや、レッドブルF1チームの技術開発部門企業であるレッドブル・アドバンスト・テクノロジーズが開発したウインドシールドも試していた。しかし、これらはテスト段階で不採用に。とくに後者のウインドシールドはタイヤを高速で当てる実験で割れてしまっていた。のちに改良を加えたものも実際にフリー走行などで試されたが、スクリーンの湾曲で視界が歪むなどで不評。FIAは、タイヤや他車の乗り上げなど、大きく重いものからドライバーの頭部を守るヘイローの実用化を優先した。

インディカー独自の方法で

一方、インディカーはパーマネントサーキットでのロード戦やストリート戦のほか、オーバル戦がある点で事情が異なる。とくにオーバル戦は高速走行が続き、小さなものでもドライバーの頭や上体に当たれば極めて危険。超高速のインディ500ではなおさらだろう。また、前車から脱落したのが小型のパーツや破片だと車体とヘイロー

の間を抜けてしまい、ヘイローでは対応できない可能性もある。そうした可能性をできる限り排除すべく、インディカーは16年にレッドブル・アドバンスト・テクノロジーズに声をかけ、18年には以前のF1型を改良したようなエアロスクリーンのテストを行なっていた。翌19年5月には同社とパートナーシップを結び、20年からのエアロスクリーン導入を発表。そこに車体側のダラーラも交えて、エアロスクリーンのさらなる開発を進めていた。

そうして生まれた、インディカー独自のエアロスクリーンは、スペック上ではF1のヘイローより丈夫に仕上がっている。

透明な部分は、当初はヘルメットのバイザーやジェット戦闘機のキャノピー（天蓋）に使われるほど丈夫なポリカーボネイトの素材を厚さ9・6㎜に積層したものだった。しかし、実走テストではアメリカのPPGによる新素材「オプティコー」に代えられた。これもまたジェット戦闘機のキャノピーなどに使われており、軽量ながらより丈夫で、高透明度で視界の歪みがないというものだ。

スクリーンの内側には、オーストリアのパンクルによる、チタニウム製のヘイローのような構造材が入った。より高速での衝突に耐えられるよう、強度基準は前後、左右、上下ともF1などのヘイローを上回っている。たとえば、上下方向ではF1は116kN（キロニュートン）＝約12トンに耐えられるものなのに対し、このエアロスクリーンのそれは150kN＝約15トンだ。

この構造材の後部はロールフープの付け根という比較的高い位置に設けられた。これは、ウェルドンの事故の際にフェンスの支柱が致命傷を与えたことへの対策で、エアロスクリーン上部とドライバーの頭との間に、より大きな空間を稼ぐことで、支柱の影響を受けにくくするというのが狙い。この構造材については、19年7月にインディアナポリスにあるダラーラのシミュレーターで視界への影響テストが行なわれ、担当したスコット・ディクソンはほとんど気にならないとしていた。

視界への対策としては、エアロスクリーン内の構造材をツヤ消しの黒として目立たなくさせたうえ、スクリーンにはくもり止めと反射防止の処理を施した。必要があれば、デフロスターの装備も検討しているようだ。雨による視界への影響を心配する声もあったが、CFD上でもほぼ問題なしとの答えがダラーラから出ているとのことで、走行風で水を流す形状に。さらにティアオフフィルムを貼って、汚れたらピットストップ時に剥がす方法も試されていた。

エアロスクリーンによってコクピット内の通気が悪くなり、暑くなることへの懸念については、エアロスクリーン前方中央の下側にふたつのスリット型の空気取り入れ口を設け、そこからコクピットに外気を取り込むことで対処。加えて、エアロスクリーンの後部側面にも取り入れ部分を設け、そこからホースでヘルメット内に走行風を取り込んで頭を冷やす工夫がなされている。それでも暑い場合には、ノーズ

上下方向約15tに耐えられる強度はF1を約3t上回る

に空気取り入れ口を設け、そこからの風でドライバーの体を下肢から冷やすことも考えられている。これらは車体の空力性能にも関わってくる領域ゆえ、全車共通の部品として、チームなどによる独自の開発はNGだ。

こうしたスペックを持つエアロスクリーンは昨年10月にインディアナポリス・モーター・スピードウェイでディクソンとウィル・パワーによる初の実装テストが行なわれ、上々の評価を得た。ディクソンは「走っていても（ヘルメットに）乱流が発生しないので、無線がよく聞こえるほど静かだ」と空力面で優れていると話し、パワーは「とても保護されているという実感があり、これで1日走った後、元の（エアロスクリーンなしの）マシンに乗ったら、裸で走っているみたいな感じになるね」と高い安心感を持ったようだ。その後も、ショートオーバルのリッチモンド、ロードコースのバーバー、ストリートに近いセブリングと、インディカー開催コースへの対応性が複数のチームと

APPEARANCE

頭部保護に充分な高さを確保

エアロスクリーンはドライバーの頭部を保護するのに充分な高さを確保。横方向にも回り込み、上部の開口部以外は頭部を囲うような造形となっている。ドライバーの眼前に高いウインドシールドが立つのは、1950年代のインディカーのよう。コクピットの上にドライバー保護構造が取り巻くのも、1974年に試されたインディカーのようで、ちょっとしたレトロ感もある。PPG製「オプティコー」は強度、透明度、加工性、コスト面で優れた素材。テキサス（オーバル）など夕方から夜のレースでも高い効果が期待されている。

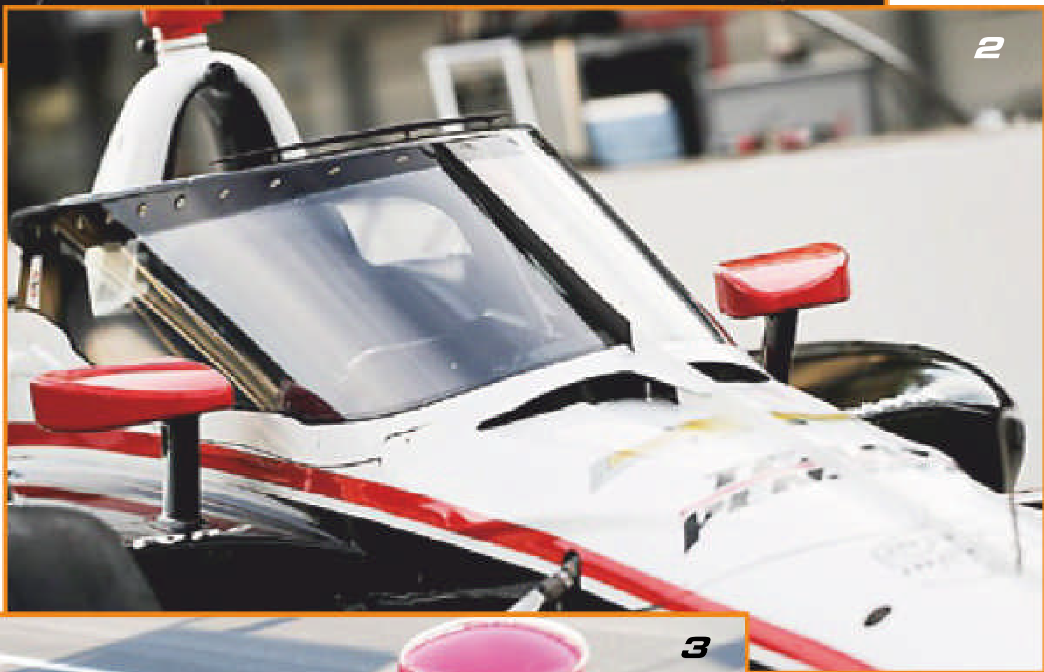




DETAIL

乗降性も考慮された設計

1 エアロスクリーンのなかに入っている、F1などと同様のヘイローのような構造材。材質はチタニウム製。F1を凌ぐ強度要件を満たし、ハイスピードオーバルにも対応できるものになっている。2 暑さ対策、スクリーン内側のくもり対策として、前面中央下に導風口も設けられている。3 F1などのヘイローは後ろ側が低くなっているが、エアロスクリーンは後ろ側がロールフープの付け根という高い位置に取り付けられている。これは、フェンスの支柱などからドライバーの頭部をより安全に守ろうとしたため。ロールフープの付け根は車体のなかでも高い強度を備えているためでもある。4 コクピット上の開口部は乗降性に支障がないサイズに設計されている。







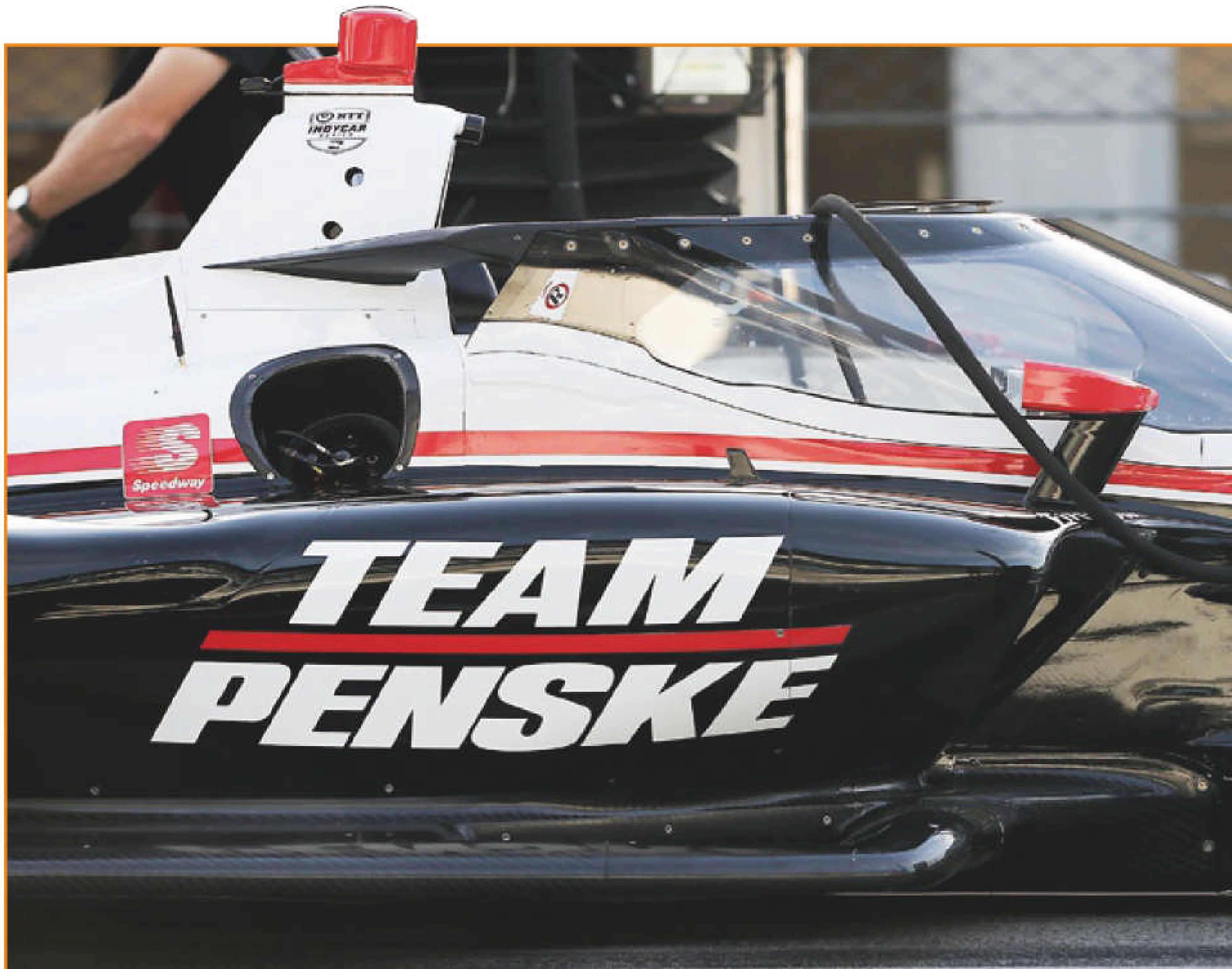
ドライバーによって試され、いずれもほぼ好結果で終えている。日本のスーパーフォーミュラでヘイローの経験もあるパトリシオ・オワードもセブリングでテストし、「とてもクリアなので、スクリーンに気づかないくらいだ。ヘイローと同じで気にならない。ひとたび攻めた走りになれば、スクリーンなんて見えなくなってしまうはずだよ」とコメントしていた。

「これはインディカーのみならず、世界中のモータースポーツの安全に大きな進歩をもたらすデザインだ」と、インディカーのジェイ・フライ社長。インディカーとFIAは1990年代以来、安全技術や医療の面で互いに協力し合ってきた。このエアロスクリーンも大西洋を挟んで情報交換され、世界中のフォーミュラの次のスタンダードになるのかもしれない。



(上) エアロスクリーンの走行テストは19年10月2日にスーパースピードウェイのインディアナポリスで開始。(下)リッチモンド、バーバーを経て、同年11月5日にはロードコースのセブリングでも行なわれた。







2018年のFIA-F4選手権第６戦で大クラッシュが起きたことは記憶に新しい。１コーナーのアプローチで３台が絡み、内１台は宙を舞いフェンスに激突した。一歩間違えば最悪の事態になりかねないほどの状況だったが、奇跡的にドライバーは全員無事だった。

安全性の“穴”は
必ずどこかにひそんでいる

「完全」はあり得ない。

Text：**大串 信** (Makoto Ogushi)

国内も含め世界中でさまざまなアクシデントが発生し
そのたびに何度も新しい対策がとられてきた
しかし、すべてのリスクを防いでしまったら
モータースポーツは成立しないだろう
いま大事なことは「常に意識すること」である

Photo：三橋仁明 (Noriaki Mitsuhashi)

このシーズンオフ、岡山国際サーキットが2コーナーイン側のランオフエリアを拡げるための大規模な改修工事を行なうという。昨年スーパーGT開幕戦で雨のなか発生した多重アクシデントを受けての対応らしい。

あの2コーナーは見とおしができないまま高速で飛び込むスリリングなポイントだったが、それだけにアクシデントも発生しやすかった。なんでも改修には1億円ほどの費用がかかるようだが、それだけの費用をかけてでも安全性を高めようと決めた岡山国際サーキットの決断には頭が下がる。

こういう努力が積み重なって、モータースポーツの安全性は徐々に高まってきた。そのこと自体はとても素晴らしいことだが、ではモー

タースポーツから悲しい事故を完全に排除できるのかと考えるとぼくは悲観的にならざるをえない。

30年以上もサーキットで取材活動を続けるうち、残念ながら何度か身近にいた選手に突然会えなくなるという悲しい事態に遭遇してきた。そのたびにぼくは「なぜあの選手をあのときスタートさせてしまったのだろう」と内心悩んできた。彼らが走りはじめる前に、その前へ立ちはだかって「レースは危ない、走ってはダメだ」と止めていれば、彼らは悲しい事故に遭遇しないで済んだのだ。

レーシングカーでサーキットを走ればアクシデントのリスクは確実に高まる。それをぼくは充分に知っていながら、結局は彼らを走らせてしまった。責任は重大ではないか。モータースポーツは蛮勇を競う競技ではない、絶対の安全を追求すべきだと信じているならば、極論ではあるけれど絶対の安全が確保されたという自信が持てるまでは選手たちを走らせてはいけなかったのではないか。

たしかにモータースポーツの安全性は高まった。しかし昨年、スポーツランドＳＵＧＯで開催された全日本スーパーフォーミュラ選手権の車載映像を眺めたときにはやはり「これをスタートさせて良かったものだろうか」と内心恐怖をおぼえたと白状せざるをえない。それほどにいまのスーパーフォーミュラは速くなっている。去年導入されたＳＦ19は新たにＨＡＬＯを装備し、これまで以上に安全なマシンになったが、一方で走行性能もさらに向上し、その走りは迫力を増した。でも裏を返せばそれは、よりリスキーになったということだ。「みんな、分かっているんだから、これでいいんだ」と心のなかで繰り返し自分に言い聞かせながら映像を眺めた。結果的に何事もなかったから本当に良かった。だが、かなりきわどい状況になっていることは思い知った。

でもだからと言ってレースをスタートさせなかったらモータースポーツは成立しない。スターティンググリッドに並んでいる選手たちもそれでは納得しないだろう。言葉にすると非常に乱暴に聞こえてしまうけれど、結局のところモータースポーツとは、「リスクを承知で為す競技」であり続けているということになる。

事故は、何重にも用意された安全対策の
隙間をとおり抜けて発生する
どこかには誰も気づかない隙間があることを意識していなければならない

実際にレースを戦う選手も、それを外から眺める傍観者もそのことを納得しているのだから、もしそこで何か悲しいことが起きたときには、走っていた人間は自分の責任だとあきらめなければならないし、残された傍観者は「自分たちがリスクを解消できないままスタートさせた責任」を感じ自分を責めなければならない。モータースポーツに関わるならば、それだけの覚悟が必要だということなのだろう。

もちろんリスクを放置して良いわけではない。ぼくは60年代70年代のクラシックレーシングカーが大好きだが、こと安全性という視点から眺めると「よくこれでレースをしていたな」と震えがくる。信じがたいことだが、60年代のフレームはパイプ構造やアルミ板でできたモノコック構造が当たり前だったし、当時はジェット型ヘルメットが大多数で、ＨＡＮＳデバイスはもちろんシートベルトさえ存在しなかったりしたのだ。

それに比較すればモータースポーツの安全性は20年前、いや10年前から比較しても飛躍的に向上した。さまざまな形で安全性が追求し続けられてきたし、これからもそれは続くだろう。岡山国際サーキットの改修もそうだし、ＳＦ19のＨＡＬＯ装備もそうだ。

だが、安全性に「完全」はあり得ない。悲しい事故は、何重にも用意された安全対策の隙間をとおり抜けて発生するものだ。近年発生した深刻な事故を思い出してみるとよい。そのどれもが「そんなところでそんなことが起きるのか」と悲しむより先、あっけにとられるような事態ばかりだ。当然新しい安全対策がその隙間を閉じる形で講じられるだろうが、やはりどこかには誰も気づかない隙間があって、事故はこれからも必ず起きることだろう。

ぼくたちはそれを常に意識していなければならないし、どこかに何か穴があるに違いないと脅え続けなければならない。それがモータースポーツに関わる人間の宿命だと思っている。もちろんコックピットについてレースを戦う選手も同じことだ。いくら安全装備や施設に守られる時代になったからといって、間違っても「少々危ないレースをしても痛い目には遭わない」と勘違いしてはいけない。この先、どこに安全性の穴があるかは誰も知らないからだ。

世界のヤマケン

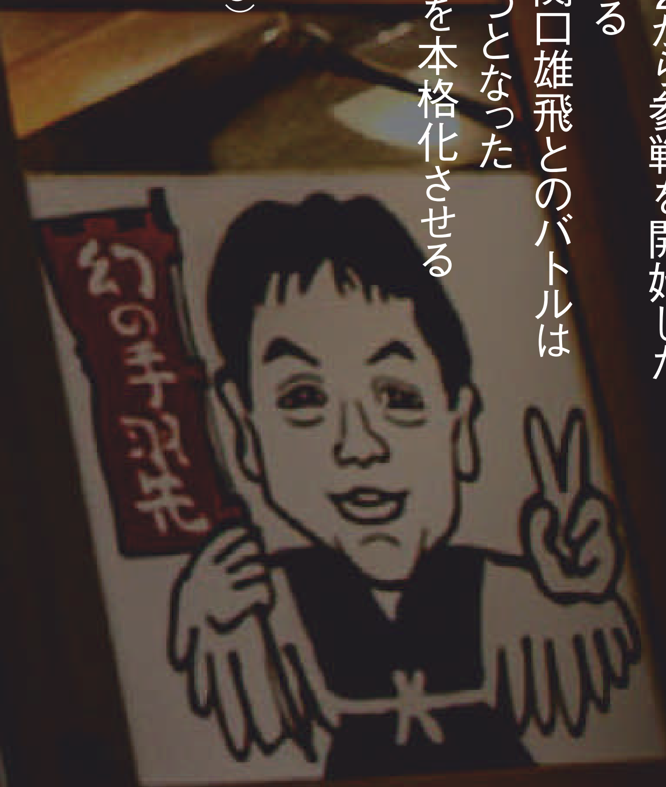
強さのルーツを探る

山下健太

“天然もの”の好戦者

2019年、山下健太はGT500王者となり、スーパーフォーミュラでも初優勝
それに加えて、WEC2019-2020シーズンにLMP2から参戦を開始した
山下は「レースでの駆け引き、競り合いが大好き」と口にする
スーパーGT最終戦もてぎ、チャンピオンを手繰り寄せた関口雄飛とのバトルは
山下のナチュラルな強さを象徴する、鮮烈なシーンのひとつとなった
そして2020年、山下は海外に移り住み、世界での戦いを本格化させる
“世界のヤマケン”が誕生するのは、間もなくだ

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／上尾雅英（Masahide Kamio）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／Susie／XPB／TOYOTA







取材協力
世界の山ちゃん 田町三田口店

営業時間　月~土：17:00~0:15
　　　　　日祝　：17:00~23:15
定休日　なし（年末年始除く）
住　所　東京都港区芝5-24-13 アルファ三田ビル
TEL　03-5440-3355
URL　https://www.yamachan.co.jp

スパイシーでジューシーな手羽先にかぶりつくと、ヤマケンは目を見開いた。「ウマッ！　これマジで美味いっすね。でも、これもしばらくは食べられないんですよね……」

ヤマケン＝山下健太のインタビューは、名古屋名物である手羽先の唐揚げを日本全国に広めた『世界の山ちゃん田町三田口店』で、ユルユルと始まった。世界に羽ばたくヤマケンと、海外にも店舗を構える有名店の〝山〟つながり。看板メニューである『幻の手羽先』を、グリーンティーを飲みながら次から次へと口に運び舌鼓を打った。

「1月3日からTMGの近く、ドイツのケルンでひとり暮らしを始めます。そして、たぶんスーパーGTには出られないと思います」

トヨタからの正式発表はまだないが、大嶋和也とともにGT500王者に輝いたヤマケンの、2020年スーパーGT参戦の可能性はかなり低い。軸足を本格的に海外に移し、まだシーズン途中であるWEC（FIA世界耐久選手権）を戦いながら、スーパーフォーミュラ（SF）に出場する参戦スタイルが濃厚だ。

「スーパーGTに出られないとしたら残念ですが、19年にチャンピオンになれたのは良かった。不安なのは、勝負強さが失われないか、ですね。最終戦のもてぎでは、GT300を抜きながら関口（雄飛）選手とバトルをしましたが、ああいう戦いはスーパーGTじゃないとできない。今後、あのときと同じような場面が訪れたとき、競り勝てるか少し心配です。関口選手とのバトルはたしかに目立ちましたが、後ろの方を走っているときでも常にああいう戦いを続けてきたからこそ、あそこで抜き切ることができた。スーパーGTで、競り勝つ強さを身につけられたと思います」

関口との超接近戦を制し、タイトルをつかみ取ったもてぎは、19年のスーパーGTを象徴するレース。ヤマケンのバトルの巧さと、負けず嫌いの気持ちがギュッと凝縮された一戦だった。


N.Mitsuhashi

19年のワコーズLC500は、大嶋のセッティング能力とヤマケンの爆発的な速さが冴え渡っていた。そして第4戦タイでヤマケンはキーパーのキャシディと、最終戦もてぎではauの関口と死闘を繰り広げ、度胸とワザで勝利。スーパーGTでしか得られないという、競り合いの経験値を積み重ねた。

競り勝つ強さは、スーパーGTで身につけられた。

また、SFでも岡山で初優勝を果たすなど、19年は大躍進の年だった。

「SFではずっと勝てなかったし、岡山で勝てないと迷宮入りしそうな感じがしていたので、勝てて本当に良かった。スーパーGTの魅力がバトルだとしたら、SFの魅力は純粋な速さですね。予選も決勝も全開だし、走っていて本当に楽しいけれど、レース自体は難しい。セッティングがアンダー目で速いときもあれば、オーバー目で速いときもある。アンダーかオーバーかという話ではなくて、いかに4輪がグリップしているかが重要なんです。たとえば、多少アンダーに感じても接地していればタイムは出る。GT500なら、どのサーキットでも似たようなセットで走れるけれど、SFはちょっと繊細すぎるような気がします」

自然体こそが、強さの源

いまや日本を代表するレーシングドライバーとなったヤマケンだが、いかにして、彼はレースの世界に足を踏み入れたのだろうか？

「5歳くらいのとき、家族で日光に猿軍団を見に行って、その途中にたまたまカート場があって初めてカートに乗りました。そうしたら楽しくて、楽しくて。その後、親が近くのカート場を探してくれて、中古のカートを買ってもらった。それが始まりでした」

最初は純粋に遊びで、勝敗はまったく気にせず、ただ走ることが楽しかったという。

「本格的にシリーズに出始めたのは小



Susie
Susie



M.Kamio

2019 SUPER GT GT500　#6 WAKO'S 4CR LC500　大嶋和也／山下健太

Round	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 タイ	Rd.5 富士	Rd.6 AP	Rd.7 SUGO	Rd.8 もてぎ
QF	9th	9th	5th	PP	11th	14th	8th	2nd
Race	13th	8th	3rd	WIN	WIN	6th	6th	2nd

学校の中学年くらいのときで、その頃にはもうヤマケンと呼ばれていました。だから、いまでも山下と名字で呼び捨てにされるより、ヤマケンと呼ばれる方がいいですね」

かくして本格的にレース参戦を開始したヤマケンは、高校1年生のときの全日本カート選手権でカートを卒業、高2のスーパーFJで四輪レースにデビューし、高3でFCJとJAF・F4に出場、3つのタイトルを獲得。大学生になると名門トムスからF3に参戦、順調にステップアップしていった。

「カートでは突出して速かったわけではなかったと思いますが、フォーミュラは乗り始めから速く走れました。カートから四輪に上がると苦労する人も多いですけど、僕にはカートより四輪の方が向いていたのかもしれない」

大学は東海大学工学部の動力機械工学科に進んだが、それは子供の頃からクルマが好きだったからだという。

「クルマについて学べる学科がある大学を中学生のときに調べ、その付属高校に入りました。レースをやりながらだったので大変でしたが、何とか留年せず大学を卒業しました。大学をやめてレースに専念しようとは思わなかったですね。もしレースでダメだったとしたら、やはり大卒の方が就職に有利だろうと考えていたので」

大学では自動車工学を学んだというヤマケンだが、その知識がいま、レーシングカーのセットアップに活かされているのか？　という質問に対して、即座に首を横に振った。

「ないですね。いや、少しはあるのか

な？　僕はボキャブラリーが少ないので、起きていることをうまく言葉でエンジニアに伝えられないんです。大嶋選手のコメントを聞くと、本当に分かりやすい。大嶋選手と組んで本当に勉強になったし、それができるのもスーパーGTの良いところです」

　ヤマケンは正直だ。周りの目や評価はあまり気にせず、カッコワルイと思われるような言葉も平気で口にする。しかし、そのイキらない、無防備ともいえる自然体こそが、彼の強さの源なのかもしれない。

「けっこう正直で、あまり裏表はないタイプだと思います。怒ることもほとんどないですが、駆け引きだけは絶対に負けたくない。関口選手とのバトルのときも、かなり冷静でした。前を走るトムスの2台が順位を入れ替えても全然腹が立たなかったし、どうやったら抜けるのかだけを考えていました」

　ヤマケンといえば、4位に入った16年マカオGPでのF3レースも印象的だった。マカオ2連覇のフェリックス・ローゼンクヴィストと激しくやり合い、競い合いを制した。

「ギリギリぶつかりながらの、抜いたり抜かれたりが好きなんです。世界の有名なドライバーと戦い、競り勝つことに喜びを感じます。マカオではジョージ・ラッセルも抜きましたが、それをずっと自慢しています（笑）。SFでも同じようにバトルをできたら最高ですけど、クルマが速すぎるし、空力を使いすぎているから、まず無理。タイヤの違いで順位が変わるだけで、個人的には、F4のクルマでSFをやったら絶対に面白いと思う」

　フォーミュラの階段を確実に上り続けたヤマケンだが、F3で初めて強力なライバルにしてチームメイトに出会う。ニック・キャシディだ。

「いままでで一番手強かったのはニックですね。F3時代から本当に速かったし、他の人がしないような走りをしていた。データロガーを比べたとき、鈴鹿のデグナー1をアクセルをほぼ緩めずに曲がっていたんです。アクセルとブレーキを同時に踏んで、たぶんそれで姿勢を安定させていたと思いますが、真似をしようとしてもできなかった。できないものはしょうがないと諦めました。それよりも、自分の良い部分を伸ばした方がいいかなと思って」

　15年はキャシディとのタイトル争いに敗れ、シリーズ2位に。しかし、キャシディとの戦いを経てヤマケンはドライバーとして大きく成長。翌年はヤン・マーデンボローとの激戦を制してF3王者に輝き、国内最高峰シリーズへの切符を手にした。

“普通”だったTS050

　スーパーGTで頂点に立ったヤマケンは、今年ドイツに居を移し、いままで以上にWECに対するコミットメントを強める。

「ドイツに住むと決まったのは、けっこう最近です。最初は『ヤベッ』と思いました。レースとは全然関係ないんですけど、家で柴犬を飼っていて、もう13歳なんです。かなりお爺さんなので、ドイツにいて最後を看取れないのかなと思うと気がかりで……」

ＳＦの魅力は純粋な速さ。予選も決勝も全開です。

2019 SUPER FORMULA　#3 KONDO RACING

Round	Rd.1 鈴鹿	Rd.2 AP	Rd.3 SUGO	Rd.4 富士	Rd.5 もてぎ	Rd.6 岡山	Rd.7 鈴鹿
QF	6th	7th	18th	18th	13th	2nd	11th
Race	3rd	7th	6th	17th	13th	WIN	9th


T.Moriyama

SF19になり、開幕戦鈴鹿の3位で好スタートを切るが、その後は低迷が続いた。ミディアムタイヤでタイムが出ない。いまのSFはオーバーテイクが難しく、予選で上位グリッドを得ないと勝負権を失う。そこでチームは7ポストリグを使い、足まわりのシミュレーションを敢行。それが奏功した第6戦岡山で、ヤマケンはSF初優勝を飾った。




Susie

トヨタがヤマケンに期待するのは、中嶋一貴と小林可夢偉に次ぐ、第3の日本人レギュラードライバー。LMP2による出場はそのためのトレーニングであり、昨年12月にはバーレーンでTS050ハイブリッドのステアリングを握る機会を与えられた。

「テストをする前にTMGのシミュレータに乗りましたが、あんなにちゃんとしたシミュレータは初めてでした。エンジニアからスイッチの使い方などの説明は受けましたが、走り方に関しては何も言われませんでしたね。テストのときはアンダーやオーバーが出ても車体側は何も変えなくて、ステアリングのスイッチで制御を変更するとクルマのバランスが大きく変わる。まるでゲームみたいで、いままでにない新鮮な体験でした」

最初は誰もが驚くTS050のマックスパワー。あのフェルナンド・アロンソでさえも、最初はアクセル全開を躊躇したという。しかし、ヤマケンは初乗りからすんなりとTS050を乗りこなした。

「みんな加速がすごい！　というから身構えていたんですが、意外と普通でした。やはり4WDだからですかね？　SFとあまり変わらないなと思った。ただし、走らせ方はいままで乗ってきたレーシングカーとは大きく違いましたね。アクセルワークはパーシャルだとガソリンを多く使ってしまうみたいなので、オンかオフしかしない。雨でも何でもアクセルをガコーンと開けて、制御を効かせて走るんです。SFの方が、クルマを操る面白さはあります」

バーレーンで行なわれたテストでは、小林可夢偉とブレンドン・ハートレーのレギュラーふたりに加え、リザーブドライバーのトーマス・ローラン、昨年のF2王者ニック・デ・フリース、そしてヤマケンがTS050のステアリングを握った。

「テストは1日で、午前中は最初にドライでレギュラードライバーが乗り、その後僕が乗ったら1周半くらいで雨がドバーッと降ってきた。いきなりウエットで数周走りましたが、雨でもクルマはすごく安定していて、グリップは低いながらも普通にドライの感覚で乗れました。雨のSFのような、怖い感じはまったくしなかったですね」

レギュラーと新人が入り交じった走行テストで、ヤマケンは可夢偉に次ぐ2番手タイムを刻んだ。

「ハートレーよりコンマ2秒、ローランやデ・フリースよりコンマ5秒速かったのは良かったですけど、可夢偉先輩にコンマ8秒も離されたのは正直悔しかった。個人的にはまだ詰められたと思うし、ステアリングのスイッチをもっとうまく使えたら、あとコンマ3秒は縮められたと思います。いろいろ制御を変えて走っているので、もしかしたら同条件ではなかったのかもしれませんが、それでもF2のチャンピオンより速く走れたのは純粋に嬉しかったですね。SFやスーパーGTを戦っているドライバーのレベルが高いことを、タイムで証明できたと思います」

TS050初ドライブで、F2王者やハートレーのタイムを上回ったという事実が、ヤマケンのナチュラルスピ



ードを証明する。WEC参戦以前、ヨーロッパでのレース経験は皆無だったが、3、4周も走ればサーキットにもクルマにも慣れたという。攻撃的なレース運びも含め、もし彼がF2にフル参戦していたらどうなっていただろうか？ いまとなってはあまり現実的ではないにせよ、F1を目指すヤマケンの姿を見てみたかった気もする。

「カートをやっていた頃は、やはりF1に憧れていました。いまでも乗れる機会があるなら乗りたいです。ただ、もう24歳で年齢的に若いとはいえないので、（F1は）終わったと思っています。だから、いまヨーロッパで戦っている若い子たちには頑張ってもらいたいし、世界で活躍して欲しいですね」

ヤマケンの言葉は、恵まれた現状に感謝しながらも、F1に対する未練も含んでいるように感じられた。子供の頃、F1を見て育った。可夢偉が鈴鹿で表彰台に立ったときは高校生で、憧れの存在だった。

「初めてSFで可夢偉先輩と一緒に走ったときは感動したし、いまみたいな状況になるとは想像すらしていませんでした。WECでは、まるでお兄さんみたいに面倒を見てくれています。可夢偉先輩には何もメリットがないと思うんですが、それでもチームと英語で交渉してくれたり、自分を推してくれたりするのは本当にありがたいです。SFのときは、まったく話さないんですけどね（笑）。もちろん、一貴さんも親身にアドバイスをしてくれます」

可夢偉と一貴はF1でヨーロッパのレーススタイルを学び、英語力も磨いた。だから、ケルンをベースとするトヨタWECチームにもすんなり馴染むことができたのだ。しかし、ヤマケンは日本育ちの純天然もの。16年のマカオGPでは、グリッドでレポーターにマイクを向けられた際、「アイキャントスピークイングリッシュ」と言って後ずさった。

「あれは相当インパクトがあったみたいで、後で周りからいろいろ言われました。『恥ずかしい』とか『いいんじゃないの』とか。あのときは、海外レースはマカオだけと思っていたので、英語のことは忘れて日本で頑張って行こうと決めていたのですが、WECに行くことが決まってから勉強を開始しました。英会話教室に通ったり、レースで通訳をしている人にレッスンをしてもらったり。いま、自分にとって一番重要なのは運転よりも英語だと思うので、これから頑張るしかない。ドイツでも英語学校に通うつもりです」

ヤマケンの名誉のために記すと、彼の英語力はすでにレースで充分通用するレベルにある。属するLMP2チームのエンジニアも「ケンタの英語力は特に問題ないよ」と証言するが、TS050をテストした際は、トヨタWECチームの高い要求に自信を喪失したようだ。

「短い会話くらいならいいんですが、走行中に英語でダーッといっぱい言われるとやはり厳しい。あと、走り終わった後にデブリーフィングがあったのですが、壊滅的でしたね。新人も含めたドライバー全員がすごく細かく、クルマについてひとりで何分も話してい

い ま 、自 分 に と っ て 重 要 な の は 運 転 よ り も 英 語 力 。



XPB

た。でも、自分はそんなにしゃべれなくて、30秒くらいで終わってしまいました。話ができなくて、タイムも出なかったらいいところナシだったので、タイムには少し救われましたね」

日本のチームであるとはいえ、トヨタのドライバー選考基準はシビアだ。過去、平川亮や国本雄資もチャンスをつかみながらレギュラーの座を射止めることはできなかった。それはヤマケンも理解しており、日本人だから優遇されるという甘い考えは持っていない。

「もちろん、来シーズンからのハイパーカーに乗りたいですが、いまの英語力のままではダメでしょう。自分が選考に残れるか残れないかに、このプロジェクトの今後がかかっているかもしれない。これから、僕よりも若い選手がハイパーカーを目指すときのためにも、成功させないといけないという責任を強く感じています」

自然体を貫きながらも、大きな覚悟を胸に秘め、山下健太はドイツに住まう。「世界のヤマケン」となるために。


TOYOTA


TOYOTA

ヤマケンは2019-2020シーズンのWECに、ハイクラス・レーシングからLMP2に参戦し、世界での経験値を積んでいる。12月15日にバーレーンで開催されたルーキーテストでは、LMP1のTS050ハイブリッドをドライブ。トヨタは2020-2021 シーズン、LMH（ル・マン・ハイパーカー）にGRスーパースポーツ・コンセプトをベースとしたハイパーカーで参戦することを表明しており、ヤマケンにとってTS050のステアリングを握るのは、これが最初で最後となりそう。限られた時間ではあったが、世界の最高峰クラスで戦える手応えと新たな経験値を得られたようだ。

2019-2020 WEC LMP2　♯33 HIGH CLASS RACING

Round	SILVERSTONE 4H	FUJI 6H	SHANGHAI 4H	BAHRAIN 8H	LONE STAR LE MANS	SEBRING 1000MILES	SPA-FRANCORCHAMPS 6H	LE MANS 24H
QF	6th	4th	4th	6th	2/22-23	3/18-20	4/23-25	6/10-14
Race	7th	4th	6th	8th				



Susie

Kenta Yamashita

1995年８月３日生まれ。千葉県出身。５歳で初めてカートに乗り、当初は純粋な遊びとして走ることが楽しかったという。本格的なレース参戦は小学校の中学年になってから。高校１年生のときに全日本カート選手権でシリーズ４位になると、限定ライセンスが発給されて翌年から四輪レースへ。S-FJ、FCJ、JAF-F4でチャンピオンに。その後も順調にステップアップし、その舞台は世界へと広がっていった。

Year	Category	Team	Results
2019-20	FIA 世界耐久選手権 LMP2	HIGH CLASS RACING	シリーズ10位（現時点）
2019	SUPER FORMULA	KONDO RACING	シリーズ５位
	SUPER GT-GT500	LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S	シリーズチャンピオン
2018	SUPER FORMULA	KONDO RACING	シリーズ8位
	SUPER GT-GT500	LEXUS TEAM WedsSport BANDOH	シリーズ11位
2017	SUPER FORMULA	KONDO RACING	シリーズ11位
	SUPER GT-GT300	VivaC team TSUCHIYA	シリーズ５位
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	B-Max Racing Team	リタイア
2016	全日本F3選手権	ZENT TEAM TOM'S	シリーズチャンピオン
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	ThreeBond with T-Sport	4位
2015	全日本F3選手権	PETRONAS TEAM TOM'S	シリーズ2位
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	TOM'S	15位
	SUPER GT-GT300	Porsche Team KTR	シリーズ20位
2014	全日本F3選手権	PETRONAS TEAM TOM'S	シリーズ2位
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	TOM'S	9位
2013	Formula Challenge Japan	FTRS FCJ	シリーズチャンピオン
	JAF-F4 東日本シリーズ	ZAP SPEED	シリーズチャンピオン
2012	JAF Super FJ もてぎシリーズ	Le Beausset	シリーズチャンピオン

だきました。いつもご愛読いただいているみなさまにプレゼントします！

ンダープレゼント

全19種類を抽選で42名様に!!

応募要項	応募方法、締め切り、あて先は82ページのPRESENT FOR READERS 応募要項と同じです。希望番号を明記の上、ご応募ください。

Photo：藤井由夏（Yuka Fujii／本誌）／NGK

c-16 SUNOCO 1名様

1966年に設立され、自動車用オイルを製造しているSUNOCOは、スーパーGTやD1、NASCARなどに参戦するマシンのエンジンをオイルで長年サポートしている。

サイズ：298mm×210mm（壁掛け）
提供：日本サン石油株式会社

c-5 TEIN 3名様

ラリーをはじめとした多くのレーシングマシンの足もとを支えているTEIN。日付の部分を切り離すことができ、常にお気に入りの写真を飾ることができる。

サイズ：450mm×512mm（壁掛け）
提供：株式会社テイン

c-2 HONDA 3名様

昨年13年ぶりにF1オーストリアGPで優勝し、日本中を沸かせたHONDAからは、2輪も含めたさまざまなレースシーンを詰め込んだカレンダーをプレゼント。

サイズ：421mm×595mm（壁掛け）
提供：本田技研工業株式会社







c-4 JAF 1名様

JAFのカレンダーはF1とWEC、WRCの3つの世界選手権を紹介している。下段左側にレースの詳細が書かれており、読めばますます知識が増えていく。

サイズ：472mm×515mm（壁掛け）
提供：日本自動車連盟



c-8 AUDI 1名様

風情を感じる景色のなかで撮影された写真で構成されているAUDIのカレンダーは、洗練されたデザインのクルマが引きたつデザインとなっている。

サイズ：350mm×516mm（壁掛け）
提供：アウディジャパン





c-13 無限 3名様

今季はスーパーGT GT500に笹原右京が起用され、さらにレッドブルフルカラーの噂もある無限。今年も躍動感あふれるイラストとコラボカレンダーを3名様に。

サイズ：160mm×186mm（卓上）
提供：株式会社M-TEC



c-9 阿部商会 1名様

自動車用品の輸入・販売を行なっている阿部商会。自社で取り扱っているさまざまなパーツが装着されたマシンのレースシーンが詰まっている。

サイズ：387mm×515mm（壁掛け）
提供：株式会社阿部商会

c-3 カルソニック 各2名様（サインあり・なし）

星野一義監督率いるTEAM IMPULのカレンダーは、勢いのあるかっこいい写真が勢ぞろい。応募の際は、サインあり・なしの希望を必ず明記してください。

サイズ：441mm×594mm（壁掛け）
提供：マレリ（株）

c-7 TOTAL 3名様

WRCやWEC、Moto GPなどのトップカテゴリーをサポートしているTOTAL。エンジンに欠かせないオイルを開発・製造し、モータースポーツの世界を支えている。

サイズ：340mm×440mm（壁掛け）
提供：トタル・ルブリカンツ・ジャパン

レース三昧の365日をあなたに

毎年恒例のカレンダープレゼントですが、今年も多数メーカー様からご提供いた

2020年モータースポーツカレ

c-1 NISMO 1名様

スーパーGTはもちろん、ニュル24時間への参戦をとおして海外でも人気が高いNISMO。躍動感ある写真は、ファンの心をくすぐるものばかりだ。

サイズ：528mm×728mm（壁掛け）
提供：ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社

c-12 スーパーフォーミュラ 3名様

海外ドライバーからも注目を集めるSFのカレンダーは写真と日付部分がふたつに分かれており、自分の好みにあわせて写真を変えることができる。

サイズ：200mm×210mm（卓上）
提供：株式会社日本レースプロモーション

c-10 YOKOHAMA 3名様

スーパーGTやSFなど、幅広いカテゴリーで使用されているYOKOHAMAタイヤ。カレンダーは月曜日はじまりのものになっており、使い勝手がいい。

サイズ：215mm×125mm（卓上）
提供：横浜ゴム株式会社

c-6 NGK 3名様

レーシングカーはもちろん、乗用車やバイクの点火プラグなどを製造・販売しているNGK。プレゼントのカレンダーは非売品のレアアイテムだ。

提供：株式会社NGK（壁掛け）












c-11 GAINER 3名様

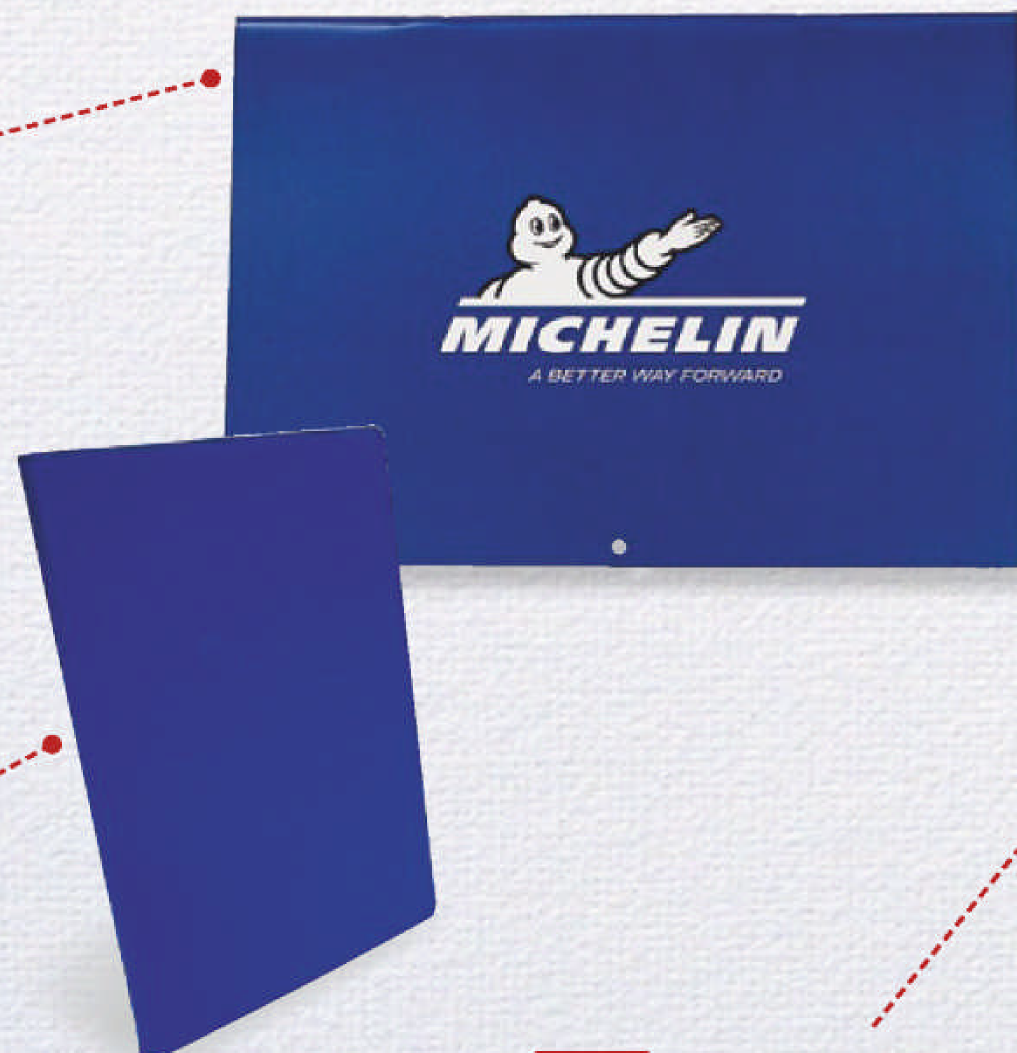
スーパーGT GT300クラスに参戦し、昨年は第４戦タイで優勝を飾ったGAINERからは、2019年のレース写真で構成された卓上カレンダーをプレゼント。

サイズ：110mm×190mm（卓上）
提供：株式会社ゲイナー

c-15 ミシュラン 2名様

世界中で愛用されているミシュランタイヤのイメージキャラクター「ミシュランマン」の表情が時代によって変わることが分かるカレンダーを２名様に。

サイズ：297mm×210mm（壁掛け）
提供：日本ミシュランタイヤ株式会社





c-18 ミシュラン手帳 3名様

WECやスーパーGTなどで使用されているミシュランタイヤの手帳は、伝統の青色で覆われ、中はスケジュール管理がしやすいシンプルな作りとなっている。

サイズ：152mm×217mm
提供：日本ミシュランタイヤ株式会社

c-17 GOOD YEAR手帳 1名様

古くからモータースポーツを支えているGOOD YEAR。手帳のなかには、昨年からGOOD YEARのタイヤを装着しWEC のLMP2を戦っているマシンの写真も。

サイズ：149mm×210mm
提供：日本グッドイヤー株式会社

c-14 ABB 3名様

EV車の急速充電に力を入れ、フォーミュラEをサポートしているABB。自宅や職場のデスクなどに飾ればいつでもフォーミュラEの写真を見ることができる。

サイズ：205mm×211mm（卓上）
提供：ABB Japan


SAN-EI
CORPORATION



今年から「ダカール」は、南米から中東に移った。去年も書いたように思うが、この「ダカール」は都市名でも、イベントの名称でもない。この星に生まれ落ちた、ある種の人間の胸をかきたてる、風音のようなメロディ。追いかけても追いかけても、けして行きつかない蜃気楼の楼閣。

１９７８年、パリを出発したティエリー・サビーヌらが、バルセロナ経由で地中海をわたり、砂を蹴たててアフリカの大地を走破していた時でさえ、「ダカール」はもはや、地上の土地でなかった。彼らがセネガルの首都に到着した瞬間、「ダカール」は天空に飛び去った。だから翌年も、その翌年もずっと、ラリーストはけして到達できない「ダカール」をめざしてきた。

その後、南アフリカや東ヨーロッパに、まぼろしのように現れたあと、「ダカール」はしばらく、南アメリカ大陸に定位しつつ、アルゼンチン、チリ、ペルーを悠然とさまよった。名だたるラリーストたちが、砂と風と、方向感覚を失わせる青空に翻弄されながら、逃げ去る「ダカール」のしっぽをとらえようと追いすがった。

＼クルマとレースを感じるコラム／

ピット・イン

いしいしんじ

第70回

砂漠のバラ

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

「八十日間世界一周」「月世界旅行」「ドリトル先生アフリカゆき」そして「タンタンの冒険」。おさない頃、寝食を忘れて読みふけった。第二次世界大戦後、あらゆる辺境の地は独立国家を名乗り、二十世紀が進むにつれ、地球上に、人類未到の地などなくなっていくかに見えた。そこにふわりと、すべての冒険家に微笑みかけるかのように、夢の目的地「ダカール」があらわれたのだ。

だからだろう、カルロス・サインツは今年も、Ｆ１を戦う息子より猛々しくみえる。去年まで、レーシングスーツに身を包んでいた菅原義正は、小学生男子そのものだった。フェルナンド・アロンソの髭の上で、あの鮮やかな瞳の奥から、黄金色の星々がさらさらと砂の上にこぼれ落ちた。

中東の砂漠の空は、映像でみるだけで、南米やアフリカと気配がちがった。空に意志が張りつめている、ひとびとを睥睨する巨大な視線を感じる。あそこの上にまちがいなく、誰か、「大きなもの」がいる。

思いだしたことがある。

およそ二十年前、その空の教えのことを、僕はなにも知らなかった。よく泊めてもらった友人の家の近くに、白壁に金の装飾をあしらった壮麗なモスクが建っていた。ある日前を通りかかると、白木の大ぶりな引き戸が外に開かれている。その隙間から漏れる薄暗いなにかにひかれ、僕は何心なく、扉の奥へはいっていった。

円形のフロアに、滝がそそぎ落ちるかのように、白い曲線の柱が何本も、天井からおりている。円と弧と直線と。宗教画や彫像はなにもない。抽象的な模様がただ、森を埋める葉や枝のようにつなぎあい、空間をつくっている。だからだろうか、より「自然」を感じた。扉ひとつ抜けただけで、とても遠くへ旅してきたようにも思った。

ふくよかな笑みをたたえたこの施設の指導者に、宗教のことはなにも知りません、と話すと、そのようなひとのために、モスクは建っているのです、とこたえた。

「キリスト教は、布教をしますよね。駅前でも、訪問でも」と僕はいった。「イスラム教は、なんにもしないのですか」

指導者（イマーム）はいたずらっぽく笑うと「この世のはてに、この世でもっとも美しいバラがあったとします。そのバラが、あなたのほうへ歩いてきたりしますか。あなたのほうから、バラのほうへいくでしょう？」

そうか、と、いま思い返す。あの深い空の下、アロンソは、ラリーストたちは、砂漠の彼方へバラを求めて走っていたのだ。「ダカール」という名の、光かがやくバラを。



絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは1月31日(金)発売です

2月14日号 No.1524 特別定価730円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

総括 GT500のテクノロジー
～過去6年、3車の進化を初公開［第1弾エンジン篇］～

―［特別付録］『フォードvsフェラーリ』実録フォトブック ― WRC開幕戦 ほか ―

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



H.Tanaka

1 EBBRO 1/43スケールモデルCARGUY ADA NSX GT3 GT300 2018 #777　1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからCARGUY ADA NSX GT3 GT300 2018 #777を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 2019年スーパーGT ドライバーズチャンピオン記念ポスター　5名様

19シーズンのスーパーGTでチームとして17年ぶりのタイトルを獲得したチームルマン。記念に作られたポスターはWAKO'S 4CR LC500の迫力ある写真とドライバーふたりの表情が印象的なポスター。（サイズ：840mm×594mm）
提供：トヨタ自動車（株）GAZOO Racing Company
URL：https://toyotagazooracing.com/jp/

3 HONDAメモ帳　1名様

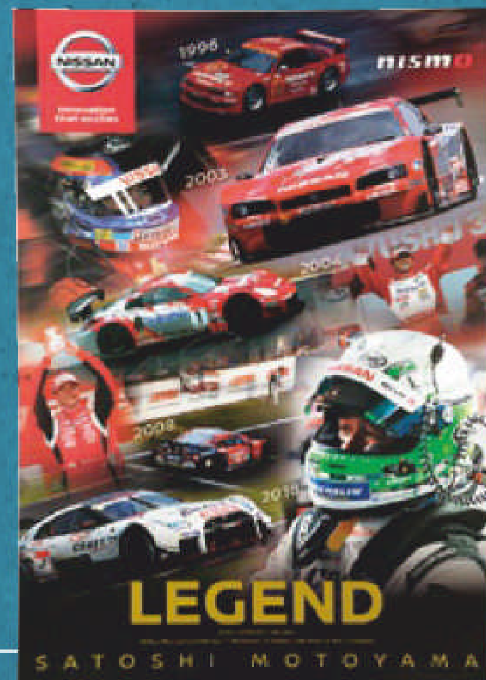
今年も東京オートサロンにて体制発表を行なったホンダ。Class1完全準拠の新たなNSX-GTとともに、タイトル奪還へ向けてファンの前で必勝を誓った。（サイズ：106mm×148mm）
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

4 直筆サイン入り本山哲ポスター　1名様

2018年いっぱいでスーパーGTからの引退を表明し、2019年からはニッサンのエグゼクティブアドバイザーを務めている本山哲氏。引退の際に作られたポスターを1名様にプレゼント。（サイズ：1030mm×730mm）
提供：ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
URL：https://www.nismo.co.jp







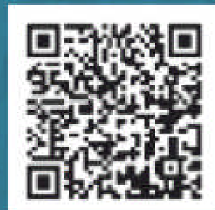
応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2020年1月31日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1523号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2020年1月30日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1523

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



JRPA写真展『COMPETITION』今年は六本木・名古屋の2箇所で開催

二輪・四輪の公認モータースポーツイベントを撮影する、日本国内唯一のモータースポーツフォトグラファーの団体である日本レース写真家協会（JRPA）が、今年も写真展『COMPETITON』を開催している。

毎年、オフシーズン恒例イベントとなっているJRPAの写真展。各会員がシーズンを通じて「もっとも印象に残った渾身の作品」を選定し、広く一般に向けて展示するこのイベントでは、本誌など各媒体で報道向けに提供された写真とはまたひと味違う迫力や臨場感のある"作品"が展示される。

今年は東京、名古屋の2カ所での開催。東京都港区六本木のAXISギャラリーではすでに展示が開始されており、会期は1月26日（日）まで。一方、名古屋市中区栄に位置するアーツギャラリー名古屋では、3月11日（水）～22日（日）というスケジュールになっている。なお、同施設は13日（金）、14日（土）、21日（土）が休館日になっている。来場の際は注意されたし。また、いずれの会場も入場料は無料だ。

二輪・四輪、舗装路・未舗装路問わず、あらゆるモータースポーツの"瞬間"を感じられるこのイベント。ぜひ足を運んでみてはいかがだろうか。

■日本レース写真家報道写真展『COMPETITON』
●開催場所：
東京会場：AXISギャラリー
名古屋会場：アーツギャラリー名古屋
●開催日：
東京会場：1月15日(水)～26日(日)
名古屋会場：3月11(水)～22(日)
●入場料：無料
●URL：http://jrpa.org/


JRPA

初心者でもベテランでもうれしい! FSWが冬にお得なキャンペーン実施中

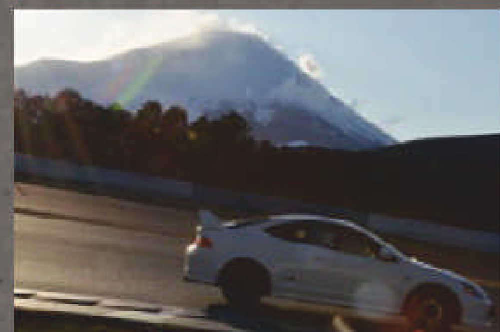
今年もWECの日本戦が開催されるほか、東京オリンピックの競技会場に選定されるなど、国際的な競技の舞台として長い歴史を紡いできた富士スピードウェイ。そんな国内指折りの国際サーキットがこの冬、モータースポーツを見るのが好きでも「実際にやるのは少し敷居が高い」と二の足を踏んでいる方の背中を押すキャンペーンを実施している。

『FISCOライセンス 冬キャンペーン』と銘打たれたこのキャンペーンのコンテンツは3つ。"その1"である『TRY! スポーツ走行』は、FISCOライセンスを所持していない方が対象だ。サーキットでの走行が初めてというドライバーでも安心して走れるように、走行前にブリーフィングを行なうほか、先導走行を実施する。不慣れな人でも安心して第一歩が踏み出せるものだ。

同キャンペーンの目玉と言えるその2は『Night Racing Experience』。これは2018年に復活した富士24時間さながらに、日没後の富士スピードウェイを走行できるもの。また、その3は、すでに同サーキットのライセンスを持っていて、走り込んでいる人にはうれしい『スポーツ走行回数券』の販売だ。

どれも平時よりもお得となっているが、膨大とも言えるその詳細はここではとても書ききれない。別途記載のキャンペーン特設ページにて確認されたし。

■FISCOライセンス 冬キャンペーン
●キャンペーン内容
その1：TRY! スポーツ走行
その2：Night Racing Experience
その3：スポーツ走行回数券
●キャンペーン詳細ページ URL：https://www.fsw.tv/freeinfo/039501.html


FSW


SAN-EI
CORPORATION

No. 1523

auto sport

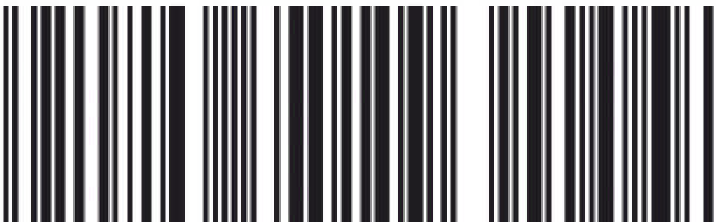
オートスポーツ 2020 1/31号

auto sport 2020年1月31日号（隔週金曜日発売） 2020年1月17日発売 第57巻第2号 通巻1523号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価620円

本体564円

雑誌 29665-1/31



4910296650109
00564

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

EXCERPT

/ catalogue

2020

/ 2020

CREOSTUDIOS

www.sparco-official.com

sparco®

THE LOOK OF A CHAMPION.




sparco
SINGHA
Alfa Romeo
RACING
CARRERA
PIRELLI
Alfa Romeo
STELVIO


sparco
FORD
PERFORMANCE
Castrol


sparco
@landonorris
ACCELERATING
TRANSFORMATION


sparco
RENAULT
PETROBRAS
sparco
DELL
Technologies
Coca-Cola
Couche-Tard
sparco

LIGHT LINE

CUP

■ ¥11,800 (税抜) S1P


07526..NRAZ


07526..NRRS


07526..NRVF

PRACTICE

■ ¥12,800 (税抜) S1P


07517..AZAF


07517..VFAZ


07517..NRAZ


07517..NRRS


07517..NRNR


07517..NRGF


07517..NRFU


07517..NRVF

NITRO

■ ¥14,800 (税抜) S3


07522..RSNR


07522..BIBI


07522..NRGR


07522..NRAZ


07522..NRNR

DRIVE LINE

LEGEND

■ ¥19,800 (税抜) S3 ESD

■ ¥17,800 (税抜) S1P ESD


07525..BMAF S1P ESD


07525..NRRS S3 ESD


07525..NRGR S3 ESD


07525..NRVF S1P ESD


07525..NRAZ S1P ESD

RACING EVO

■ ¥17,800 (税抜) S3 ESD

■ ¥16,000 (税抜) S3


07515..AZAZ S3 ESD


07515..NRVF S3 ESD


07515..RSNR S3


07515..NRNR S3

SPORT EVO

■ ¥16,800 (税抜) S3 ESD

■ ¥14,800 (税抜) S3

■ ¥14,800 (税抜) S1P


07516..NRGR S3 ESD


07516..RSNR S3


07516..NRNR S3


07516..GRGF S1P


07516..NRRS S1P


07516..AZVF S1P

BABY EAGLE 2.0 NEW

SIZES : 3-6, 6-9, 9-12, 12-18 (MONTHS)
COMPOSITION : 100% ORGANIC COTTON WITH DIGITAL PRINT

017012AZ..

■ ¥5,000 (税抜)



BABY SLEEPSUIT NEW

SIZES : 3-6, 6-9, 9-12, 12-18 (MONTHS)
COMPOSITION : 100% ORGANIC COTTON WITH DIGITAL PRINT

017018AZ..

■ ¥5,000 (税抜)



BABY SWEATSHIRT NEW

SIZES : 6-12, 12-18, 18-24 (MONTHS)
COMPOSITION : 80% COTTON/20% POLYESTER WITH DIGITAL PRINT

017016NR..

■ ¥5,000 (税抜)



BABY T-SHIRT NEW

SIZES : 6-12, 12-18, 18-24 (MONTHS)
COMPOSITION : 100% ORGANIC COTTON WITH DIGITAL PRINT

017010NR..

■ ¥3,000 (税抜)



YOUTH T-SHIRT NEW

SIZES : 3-4, 5-6, 7-8, 9-11 (YEARS)
COMPOSITION : 100% COTTON WITH DIGITAL PRINT

■ ¥3,000 (税抜)



017013BI..



017013NR..

YOUTH SWEATSHIRT NEW

SIZES : 3-4, 5-6, 7-8, 9-11 (YEARS)
COMPOSITION : 80% COTTON 20% POLYESTER WITH DIGITAL PRINT

017017NR..

■ ¥5,000 (税抜)



SK700 ISOFIX CHILD SEAT

NEW ECE R44/04

GROUP : 1+2+3 (9-36KG) • MATERIAL : COVER 82% POLYESTER + 18% PU,
FILLING : 100% POLYESTER,WADDING: 100% POLYPROPYLENE



01920AZ



01920RS



01920GR

HOODIES NEW

COMPOSITION : 50% COTTON/50% POLYESTER/BRUSHED 280 G/M²

01270NR.. ■ ¥5,800 (税抜)

HOODIE PUNISH
SIZES: S-XXL



01269NR.. ■ ¥5,800 (税抜)

HOODIE VINTAGE
SIZES: S-XXL



01267OBI.. ■ ¥5,800 (税抜)

HOODIE MOTORSPORT
SIZES: S-XXL



01266BM.. ■ ¥5,800 (税抜)

HOODIE PERFORMANCE
SIZES: S-XXL



SKID COLLECTION NEW

COMPOSITION : 100% POLYESTER

01265BINR.. ■ ¥4,300 (税抜)

POLO SKID
SIZES: S-XXL



01265NRBI.. ■ ¥4,300 (税抜)

POLO SKID
SIZES: S-XXL



01264BIAZ.. ■ ¥3,000 (税抜)

T-SHIRT SKID
SIZES: S-XXL



01264AZBI.. ■ ¥3,000 (税抜)

T-SHIRT SKID
SIZES: S-XXL



T-SHIRTS

NEW NEW

COMPOSITION : 50% POLYESTER/25% COTTON/25% RAYON

01239..NR ■ ¥3,500 (税抜)

PUNISH
SIZES: S-XXL





01239..GR

01242..NR ■ ¥3,500 (税抜)

VINTAGE 77
SIZES: S-XXL





01242..IN

01242..GR

COMPOSITION : 100% COTTON

01261BI.. ■ ¥3,000 (税抜)

K-CREW
SIZES: S-XXL





01261AZ..

01262BI.. ■ ¥3,000 (税抜)

TRACK
SIZES: S-XXL





01262BM..

ACCESSORIES NEW

FOLDABLE UMBRELLA

099067 ■ ¥2,800 (税抜)





SPORTSACK

0160013NR

0160013AZ

■ ¥1,500 (税抜)



LEATHER PHONE HOLDER

■ ¥3,500 (税抜)



099069AZ..



099069NR..

TOUR TROLLEY BAG NEW

DIMENSIONS : H40 X L84 X P38 • WEIGHT : 4,7KG
CAPACITY : 127LT • MATERIAL : COATED POLYESTER

■ ¥ 20,000 (税抜)


016437NRRS


016437NRSI

TRAVEL SOFT CABIN SIZE TROLLEY NEW

DIMENSIONS : H25 X L55 X P35 • WEIGHT : 3KG
CAPACITY : 48LT • MATERIAL : COATED POLYESTER

■ ¥ 16,000 (税抜)


016438NRRS


016438NRSI

TRIP BAG WITH SHOULDER STRAP NEW

DIMENSIONS : H35 X L66 X P38 • WEIGHT : 2,1KG
CAPACITY : 87LT • MATERIAL : POLYESTER

■ ¥ 7,800 (税抜)


016439NRSI

STAGE RUCKSACK NEW

DIMENSIONS : H40 X L30 X P14 • WEIGHT : 0,76KG
CAPACITY : 16LT • MATERIAL : POLYESTER

■ ¥ 8,800 (税抜)


016440NRNR


016440NRAZ


016440NRRS

DRY-TECH HELMET AND F.H.R. BAG NEW

DIMENSIONS : H35 X L35 X P40 • WEIGHT : 1,3KG
CAPACITY : 49LT • MATERIAL : POLYESTER

■ ¥ 10,000 (税抜)


016441NRSI

CO-DRIVER BAG

DIMENSIONS : H35 X L30 X P10 • CAPACITY : 10,5LT
• MATERIAL : POLYESTER

■ ¥ 20,000 (税抜)


0164281NR

TOP-TECH SOFTSHELL NEW

SIZES : XS-XXXL • COMPOSITION : 100% POLYESTER 270 GR/M²

■ ￥15,800 (税抜)


01253BM..


01253AZ..


01253NR..

FRAME GILET NEW

SIZES : S-XXL • COMPOSITION : 100% POLYESTER 70 GR/M²

■ ￥8,800 (税抜)


01259BM..


01259NR..

WILSON WINDSTOPPER NEW

SIZES : S-XXL • COMPOSITION : 100% POLYESTER 100 GR/M²

■ ￥4,800 (税抜)


02405AZ..


02405NR..

CLUB FULL ZIP SWEATSHIRT NEW

SIZES : XS-XXXL • COMPOSITION : 100% POLYESTER 260 GR/M²

■ ￥8,800 (税抜)


01254NR..


01254AZ..


01254BM..

PRO-TECH POLO NEW

SIZES : XS-XXXL • COMPOSITION : 62% COTTON/30% POLY/8% SPANDEX 220 GR/M²

■ ￥7,200 (税抜)


01255AZ..


01255BI..


01255BM..


01255NR..

SL-17 ドライビングシューズ

SIZES : 36-46

■ ￥13,800 (税抜)

001263..BINR




001263..NRRS


001263..AZBI


001263..NRBI

K-SKID NEW

SIZES : 48-66 • デザインカスタム対応

■ ¥24,800 (税抜)

001277..BMBI





001277..NRAF | 001277..RSNR | 001277..NRNR

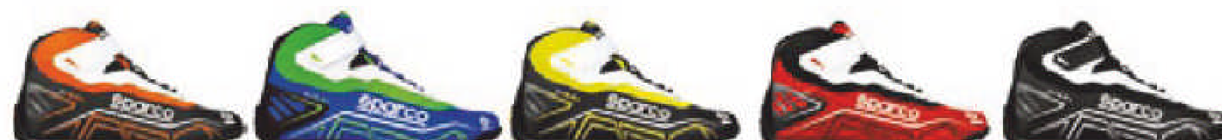
K-RUN NEW

SIZES : 35-48 • YOUTH SIZES : 26-28-30-32-34

■ ¥19,800 (税抜)

001271..AZRS





001271..NRAF | 001271..AZVF | 001271..NRGF | 001271..RSBI | 001271..NRGR

K-POLE/WP NEW

SIZES : 35-48 • YOUTH SIZES : 26-28-30-32-34

STANDARD ■ ¥12,800 (税抜)

WP ■ ¥21,800 (税抜)



WATER PROOF
001269WP..NRNR



STANDARD
001269..NRGF



001269..RSBI | 001269..NRAF | 001269..NRAZ | 001269..BMBI | 001269..NRNR

RIB PRO K7

SIZES : XS-XXL
• SHELL MATERIAL : HAND LAMINATED FIBERGLASS

■ ¥25,000 (税抜)

002403K..



SKY KF 5W SNELL K 2015

SIZES : SMALL SHELL from XS to M+ - LARGE SHELL from L to XXL

■ ¥98,000 (税抜)





		WHITE
XS	53-54	0033550XS
S	55-56	0033551S
M	57-58	0033552M
M+	59	0033553ML
L	60	0033554L
XL	61	0033555XL
XXL	62	0033556XXL

		MATT BLACK
XS	53-54	0033550XSNR
S	55-56	0033551SNR
M	57-58	0033552MNR
M+	59	0033553MLNR
L	60	0033554LNR
XL	61	0033555XLNR
XXL	62	0033556XXLNR

KERB NEW CIK-FIA N2013.1 CE

WEIGHT : 470/500 G/M² • SIZES : XS-XXL
• YOUTH SIZES : 120-150

ADULT ■ ¥32,800 (税抜)
YOUTH ■ ¥31,800 (税抜)

002341..BNGB


002341RNBO..

002341BNBV..

002341NBRS..

002341GNBG..

002341NBAF..

KERB LADY NEW CIK-FIA N2013.1 CE

WEIGHT : 470/500 G/M² • SIZES : XS-XXL
• YOUTH SIZES : 120-150

■ ¥31,800 (税抜)


002341LNRGF..

002341LNRBF..

THUNDER NEW CIK-FIA N2013.1 CE

WEIGHT : 500/530 G/M² • SIZES : XS-XXL
• YOUTH SIZES : 120-150

ADULT ■ ¥25,800 (税抜)
YOUTH ■ ¥24,800 (税抜)


002342AZRS..

002342RSNR..

002342GSGF..

002342NRAF..

002342NRRS..

002342NRAZ..

ROOKIE NEW NOT HOMOLOGATED

WEIGHT : 430/460 G/M² • SIZES : XS-XXL

■ ¥12,800 (税抜)


002343NRRS..

002343NREB..

002343NRGF..

ARROW NEW

SIZES : 7-12

■ ¥10,800 (税抜)


002557..RSBI

002557..BMBI

002557..NRGF


002557..BINR

RECORD/WP NEW

SIZES : 7-13

STANDARD ■ ¥ 7,800 (税抜)
WP ■ ¥ 9,500 (税抜)



002555..AZRS

WP VERSION

002555WP..NR
002555..NRGF
002555..NRRS
002555..NRBI

RUSH NEW

SIZES : 4-13

■ ¥ 5,800 (税抜)

002556..RSNR
002556..AZNR
002556..BXNR
002556..GRNR
002556..GRAF
002557..BINR

SIM RACING

ADVANCED LINE

SIM RIG II • PLUG&PLAY SOLUTION + ASSETTO CORSA ULTIMATE EDITION INCLUDEDSIM RIG I • BASIC KIT

■ ¥848,000 (税抜) G02300B



■ ¥258,000 (税抜) G02302B



STARTER LINE

EVOLVE-C • SIM RACING FRAME + CIRCUIT QRT GAMING SEAT

■ ¥158,000 (税抜) G018010RNR



EVOLVE-P • SIM RACING FRAME + PRO2000 QRT GAMINGSEAT

■ ¥148,000 (税抜) G018282FNR



SPARCO CHAIRS NEW

GRIP • VARIANT WITH FABRIC AND VEP LINING

■ ¥54,800 (税抜)

00989NRAZ





00989NRVF



00989NRGI

ICON • SPARCO R100 SPORT CARS SEAT REPLICA

■ ¥39,800 (税抜)

00998NRRS





00998NRVD



00998NRAZ



00998NRNR

MS-5 NEW

NOT HOMOLOGATED

MECHANIC SUIT

WEIGHT : 170/190G/M² • SIZES : S-XXL • LAYERS : 1

■ ¥ 15,000 (税抜)



002019NR..



002019GR..

MECA III

MECHANIC GLOVES

SIZES : S-XL • GLOVES MADE FROM ELASTICISED, PRINTED, SCUFF RESISTANT FABRIC.

■ ¥ 4,200 (税抜)



002093NR 002093AZ 002093RS

014772MSL

FIA 2000

FIRE ESTINGUISHER

MECHANICALLY ACTIVATED ESTINGUISHER • CE CERTIFIED BOTTLE AFFF FOAM (4.25 LITRES)

■ ASK

014772MSL



MB CREW

NEW FIA 8856-2018

MECHANIC SHOES

SIZES : 38-48

■ ¥ 25,800 (税抜)





001265..NR



TRACKMATE

PERFORMANCE TELEMETRY SYSTEM

PROFESSIONAL TOOL FOR THE DETECTION AND MEASUREMENT OF TELEMETRY DATA

■ ¥ 54,800 (税抜)

00537027



AIR PRO
RF-5W

FIA 8859-2015

SIZES : SMALL SHELL from XS to M + - LARGE SHELL from L to XXL

■ ¥71,800 (税抜)


APPROVED
MANUFACTURER: VM SAFETY
MODEL: SPARCO AIR RF-5W
HOM. NO: PH.037.16-C
FIA STANDARD: 8859-2015



WHITE		
XS	53-54	0033450XS
S	55-56	00033451S
M	57-58	0033452M
M+	59	0033453ML
L	60	0033454L
XL	61	0033455XL
XXL	62	0033456XXL

MATT BLACK		
XS	53-54	0033450XSNR
S	55-56	00033451SNR
M	57-58	0033452MNR
M+	59	0033453MLNR
L	60	0033454LNR
XL	61	0033455XLNR
XXL	62	0033456XXLNR

PRO NEW
RJ-3i

FIA 8859-2015

SNELL - SA 2015

SIZES : SMALL SHELL from XS to M + - LARGE SHELL from L to XXL

■ ¥69,800 (税抜)


APPROVED
MANUFACTURER: VM SAFETY
MODEL: SPARCO PRO RJ-3i
HOM. NO: PH.042.16-O
FIA STANDARD: 8859-2015





WHITE		
XS	53-54	0033670XS
S	55-56	0033671S
M	57-58	0033672M
M+	59	0033673ML
L	60	0033674L
XL	61	0033675XL
XXL	62	0033676XXL

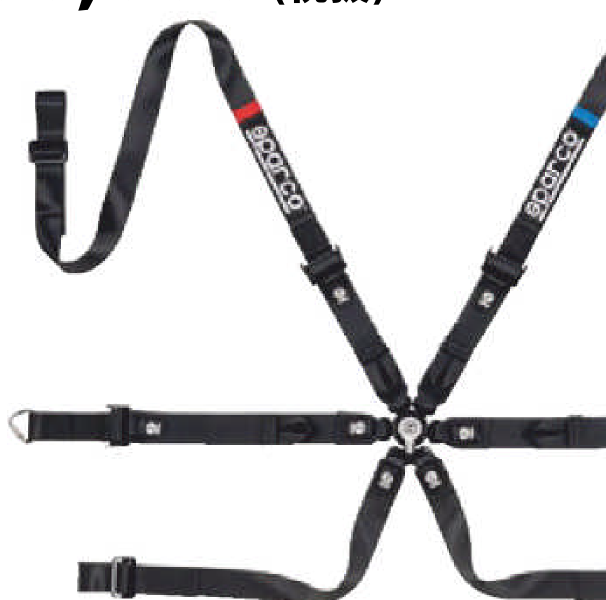
PRIME H-9

FIA 8853-2016

6-POINT • 2" SPECIFIC HANS SHOULDER STRAPS • ALUMINIUM BUCKLE • ROLL-CAGE ATTACHMENT FOR SHOULDER AND CROTCH STRAPS • LAP STRAPS WITH KARABINER

■ ¥68,000 (税抜)


APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: 04820H
HOM. NO: SH.053.18-T-6
FIA STANDARD: 8853-2016



04820HNR

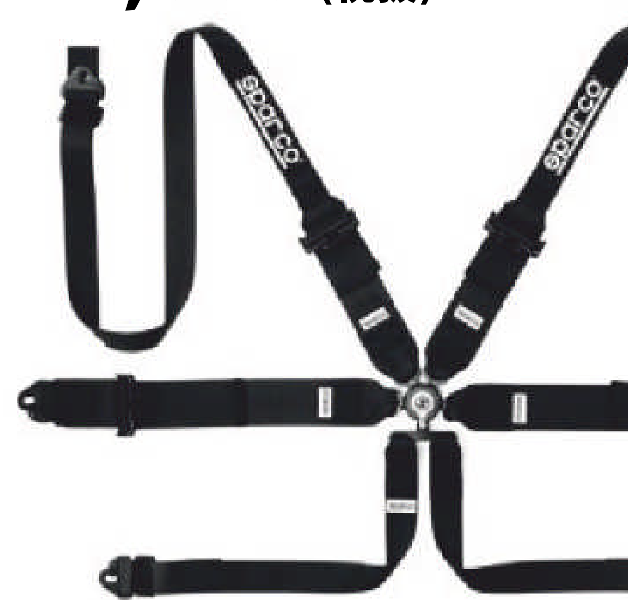
04818RH1

FIA 8853-2016

6-POINT • 3" SPECIFIC HANS SHOULDER STRAPS WITH REDUCTION TO 2" ALUMINIUM BUCKLE • PULL-UP ADJUST ON LAP STRAPS

■ ¥42,800 (税抜)


APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: 04818RH
HOM. NO: SH.005.16-T-6
FIA STANDARD: 8853-2016



04818RH1NR

04818RH1RS

04818RH1AZ

R325

MATERIAL : SUEDE

015R325CSN

■ ¥32,800 (税抜)





TARGA 350

MATERIAL : LEATHER

015TARGA350PLNR

■ ¥26,800 (税抜)





PRO 2000 QRT

NEW

FIA 8855-1999

MATERIAL : QRT • WEIGHT (gr) : SHELL 6800-SEAT 8000

競技専用品

■ ¥ 74,800 (税抜)

008016RNR





APPROVED

MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: PRO 2000 QRT
HOM. NO: CS.424.19
FIA STANDARD: 8855-1999

SEAT WITH INTEGRATED LUMBAR SIDE BACKREST



REV QRT

NEW

FIA 8855-1999

MATERIAL : QRT • WEIGHT (gr) : SHELL 6000-SEAT 7100

競技専用品

■ ¥ 54,800 (税抜)

008014RNR





APPROVED

MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: REV QRT
HOM. NO: CS.423.19
FIA STANDARD: 8855-1999

ULTRA-COMPACT SEAT



EVO QRT

FIA 8855-1999

MATERIAL : QRT • WEIGHT (gr) : SHELL 5000 - SEAT 7300

競技専用品

■ ¥ 71,800 (税抜)

008007RNR





APPROVED

MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: EVO QRT
HOM. NO: CS.373.17
FIA STANDARD: 8855-1999

UNPARALLELED COMFORT AND PERFORMANCE



EVO L QRT

NEW

FIA 8855-1999

MATERIAL : QRT • EVO L QRT WEIGHT (gr) : SHELL 6700 - SEAT 7900
EVO XL QRT WEIGHT (gr) : SHELL 6500 - SEAT 7700

競技専用品

■ ¥ 76,800 (税抜)

008013RNR





APPROVED

MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: EVO L QRT
HOM. NO: CS.432.19
FIA STANDARD: 8855-1999

LARGE VERSION



EVO SKY QRT

NEW

競技専用品

■ ¥ 76,800 (税抜)

008007RNRSKY





APPROVED

MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: EVO QRT
HOM. NO: CS.373.17
FIA STANDARD: 8855-1999

SKY VERSION

シンセティックレザー



EVO XL QRT

NEW

競技専用品

■ ¥ 88,000 (税抜)

008015RNR





APPROVED

MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: EVO XL QRT
HOM. NO: CS.433.19
FIA STANDARD: 8855-1999

EXTRA LARGE VERSION



TIDE NEW

NEW FIA 8856-2018
SFI 3.3/5

外縫い/Touch-S：グローブをしたままタッチパネルの操作が可能
SIZES：8 - 13

■ ￥29,800 (税抜)









001356..RSNR



001356..BINR | 001356..AZBI | 001356..NRAF | 001356..NRRS

ARROW NEW

NEW FIA 8856-2018
SFI 3.3/5

外縫い/Touch-S：グローブをしたままタッチパネルの操作が可能
SIZES：7 - 13

■ ￥21,800 (税抜)









001314..BIRS



001314..RSNR | 001314..NRBI | 001314..BMBI | 001314..NRRS

LAP NEW

FIA 8856-2000
SFI 3.3/5

手のひら側 外縫い/手の甲側 内縫い
SIZES：8 - 13

■ ￥13,800 (税抜)





001315..BINR



001315..RSNR | 001315..BNBI | 001315..NRBI

LAND NEW

FIA 8856-2000
SFI 3.3/5

内縫い
SIZES：8 - 13 ・YOUTH SIZES：4 and 6

■ ￥11,800 (税抜)





001357..EB



001357..GF | 001357..RS | 001357..NR

X-LIGHT+ NEW

NEW FIA 8856-2018
SFI 3.3/5 (ON DEMAND)

WEIGHT：220GR.TG.42・SIZES：39 - 46
カラーパターンカスタム対応

■ ￥69,800 (税抜)





APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: X-LIGHT +
HOM. NO:
FIA STANDARD: 8856-2018

Available from February 2020.



001278..NREB



001278..NRBI

X-LIGHT NEW

NEW FIA 8856-2018
SFI 3.3/5 (ON DEMAND)

WEIGHT：260GR.TG.42・SIZES：37 - 48
カラーパターンカスタム対応：3D CONFIGURATOR オンライン

■ ￥46,800 (税抜)





APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: X-LIGHT
HOM. NO:
FIA STANDARD: 8856-2018



001283..BMBI



001283..BIRS



001283..GRAF



001283..NRGR

SKID NEW

NEW FIA 8856-2018
SFI 3.3/5

WEIGHT：310GR.TG.42・SIZES：37 - 48
カラーパターンカスタム対応

■ ￥31,800 (税抜)



APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: SKID
HOM. NO: DC.047.19-Z
FIA STANDARD: 8856-2018



001275..RSNR



001275..BIBI



001275..BNBI



001275..NRGR



001275..NRNR

SLALOM+ NEW

NEW FIA 8856-2018
SFI 3.3/5

WEIGHT：330GR.TG.42・SIZES：37 - 48
カラーパターンカスタム対応：3D CONFIGURATOR オンライン

■ ￥21,800 (税抜)
■ ￥23,800 (税抜)



APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: SLALOM +
HOM. NO: DC.037.19-Z
FIA STANDARD: 8856-2018



FULL SUEDE
001274..NR

FABRIC&SUEDE
001274F..BXNR

FABRIC&SUEDE



001274F..RSNR



001274F..NRNR

FULL SUEDE



001274..RS



001274..BRFX

VICTORY



FIA 8856-2000

SFI 3.2A/5 (ON DEMAND)

WEIGHT：330-360G/M²・SIZES：48-66/
YOUTH SIZES：受注生産・LAYERS：HOCOTEX I4L
TECHNOLOGY・ フルデザインカスタム対応

■ ￥128,000 (税抜)

FIA APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: R541
HOM. NO: RS.267.15
FIA STANDARD: 8856-2000

HOCOTEX I4L TECHNOLOGY

3 TIMES MORE BREATHABLE | 30% MORE FIRE RESISTANT | 30% THINNER

当社、従来製品との比較



001135H..BNRS



001135H..BGBL | 001135H..GNAR | 001135H..NGBO

SPRINT



FIA 8856-2000

SFI 3.2A/5 (ON DEMAND)

WEIGHT：360-390G/M²・SIZES：48-66/
YOUTH SIZES：受注生産・LAYERS：2
・フルデザインカスタム対応：CUSTOM EASY オンライン-
3DCONFIGURATOR オンライン

■ ￥59,800 (税抜)

FIA APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: R548-SPRINT RS2.1
HOM. NO: RS.287.16
FIA STANDARD: 8856-2000



001092..BELNR



001092..RSNR | 001092..BMBI | 001092..NRRS | 001092..NR

EAGLE 2.0

NEW　NEW FIA 8856-2018

WEIGHT : 300-330G/M²・SIZES : 48-66
LAYERS : 4-IN-1 HOCOTEXI4L TECHNOLOGY
・フルデザインカスタム対応

■ ￥168,000 (税抜)

FIA APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: R555
HOM. NO: DC.031.19-O
FIA STANDARD: 8856-2018

HOCOTEX I4L X TECHNOLOGY


3 TIMES MORE BREATHABLE


30% MORE FIRE RESISTANT


30% THINNER

当社、従来製品との比較



001136H..BBNR



001136H..BNRS　001136H..RNBO　001136H..NNBO

X-LIGHT

NEW　FIA 8856-2000

WEIGHT : 270-300G/M²・SIZES : 48-66・LAYERS : 3
フルデザインカスタム対応 : CUSTOM EASY オンライン-
3D CONFIGURATORオンライン

■ ￥158,000 (税抜)

FIA APPROVED
MANUFACTURER: SPARCO
MODEL: R546
HOM. NO: RS.281.16
FIA STANDARD: 8856-2000



001165X..RBNR



001165X..BNGC　001165X..GNRS　001165X..BBCE　001165X..NRBI

INDEX







TRUE RACING DNA

Since day one, driving towards the future







